Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

SCHIFF Classic

4/2022 Juni

USS Yorktown im Detail

EUR 9,50
A: EUR 10,50
CH: SFR 15,20
BELUX: EUR 10,90
NL: EUR 10,90
SK, I: EUR 12,80
FIN: EUR 13,30
S: SKR 117,00
DK: DKK 99,95
4 198450 009509 04

Midway

Wende im Pazifikkrieg 1942: Wie Japan seinen Sieg über die US-Navy verspielte

Roms Triumph im Mittelmeer

Staatsjacht: Die *SMS Kaiseradler* als Bo(o)tschafterin des Reiches

Schlacht bei Actium: So stieg das Imperium zur Seemacht auf

Vorpostenboot 1941: Nachschub-Sicherung an Norwegens Küste

Liebe Leserinnen und Leser,

vor 77 Jahren war der Krieg in Europa beendet, am 8./9. Mai 1945 kapitulierte die Wehrmacht bedingungslos, die militärische Niederlage war vollkommen. Man fragt sich, mit welchem Ziel eine kleine deutsche Regierungsmannschaft unter dem neuen Staatsoberhaupt Großadmiral Karl Dönitz im äußersten nördlichen Zipfel des Reiches, im Sonderbereich des OKW mit Regierungssitz in der Sportschule der Marineschule Flensburg/Mürwik, weiter bestand und weiterarbeitete. Die Alliierten sahen dem Treiben eine Weile zu, weil sie zunächst der Ansicht waren, man bräuchte dieses Regulativ, um die Ordnung aufrechtzuerhalten, machten dann aber mit der Verhaftung klar, dass es kein Paktieren mit den Erben des NS-Regimes gab. Damit schloss sie auch das Schlupfloch für NS-Größen („Rattenlinie Nord"), die in Mürwik mit neuen Papieren ausgestattet worden waren, um zu fliehen.

Die Alliierten ließen sich durch Dönitz' Vorschläge weder irritieren noch spalten. Mit Verhaftung der Regierungsmitglieder am 23. Mai 1945 wurde der Öffentlichkeit deutlich, wer die Regierungsgewalt künftig ausübt.

Was hatte Dönitz in diesen beiden Wochen angesichts der totalen Niederlage erreichen wollen? Der Nachfolger Hitlers sah sich keinesfalls als Nachlassverwalter einer Konkursmasse. Im Gegenteil wollte er einen seiner Ansicht nach wertvollen Wesenskern der nationalsozialistischen Ideologie in einem Nachkriegsdeutschland erhalten: die Volksgemeinschaft, die weder durch fortwährende Bombenangriffe zermürbt noch wie im Ersten Weltkrieg durch einen „Dolchstoß" im Revolutions- und Meuterjahr 1918 gefügig gemacht worden war.

Diese Volksgemeinschaft hatte ebenso wie die Wehrmacht im Ganzen trotz entsetzlichem Aderlass nach sechs Jahren Krieg 1945 noch immer in großen Teilen funktioniert. Dönitz stellte sich vor, sie in einer Art reformiertem Nationalsozialismus zu bewahren, allerdings ohne „Führerfigur". Begangene Verbrechen betrachtete er nicht als Gesamtphänomen, sondern bagatellisierte sie als Taten Einzelner. Um die Alliierten zu überzeugen und sie als Partner an seiner Seite zu gewinnen, wollte er die Differenzen zwischen den Westmächten und der Sowjetunion ausnutzen und den deutschen Reichskorpus gleichsam als Bollwerk gegen den Bolschewismus präsentieren. Ob er tatsächlich glaubte, damit Erfolg zu haben, ist allerdings zweifelhaft.

Aber er versuchte es, weil es seiner Ansicht nach keine Alternative gab. Den „Wahnsinn der Parteien wie vor 1933" hielt er für ebenso inakzeptabel wie eine demokratische Staatsform nach westlichem Vorbild. Vor dem Hintergrund seiner Sozialisation ist Dönitz' Gedankenführung nachvollziehbar, sich in die Gegenseite hineinzuversetzen, vermochte er aber nicht. Wieso sollten die Alliierten die Deutschen, die sich geschlossen hinter das NS-Regime gestellt hatten, in dieser Form konservieren? Dönitz scheiterte mit seinen Vorstellungen und schweißte das gegnerische Lager noch stärker zusammen. Mit der Gefangennahme der deutschen „Regierung" gaben die Siegermächte das eindeutige Signal, dass jede wie auch immer geartete Kontinuität zum „Dritten Reich" kategorisch ausgeschlossen war.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr Guntram Schulze-Wegener

Dr. Guntram Schulze-Wegener, *Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur*

Die Volksgemeinschaft in das Nachkriegsdeutschland hinüberzuführen, war das Ziel der bis zum 23. Mai 1945 amtierenden „Regierung Dönitz" in Flensburg

Foto: picture-alliance/akg-images

SCHLACHT IM PAZIFIK 1942

Showdown bei Midway

Warum unterlag die weitaus stärkere vereinigte japanische Flotte vor 80 Jahren den Amerikanern, die noch nicht einmal ein Schlachtschiff aufbieten konnten? In der See-Luftschlacht siegte neues über altes Denken

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Achille Lauro

Das Kreuzfahrtschiff wurde vor allem durch die Entführung 1985 bekannt

Im Mahlsand

Tanker *Leros* im verzweifelten Kampf gegen die Unbilden der Natur

Auf Posten im Nordmeer

Polarfront hieß der ehemalige Fischdampfer im Einsatz für die Kriegsmarine

54

Schwimmender Palast Wilhelms II.
Der Aviso *SMS Kaiseradler* Ex-*Hohenzollern* diente dem deutschen Kaiser vor allem zur Repräsentation

36

Überragender Flottenführer
Marcus Vipsanius Agrippa war enger Vertrauter des römischen Kaisers, Staatsmann und Marine-Experte

Titelbild: In unserer Collage greift ein trägergestützter US-Sturzkampfbomber Douglas SDB Dauntless den japanischen Kreuzer *Mikuma* an
Titelfotos: U.S. Navy, Sammlung W. Mühlbauer, Slawomir Lipiecki, Interfoto/fine art images, SZ Photo, picture-alliance/dpa, Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

Luftpost per Schiff
Von der *Bremen* aus startete die HE 112 mit Postsendungen

50

RMS Transvaal Castle wurde 1961 in Dienst gestellt und 1977 zum Kreuzfahrtschiff umgebaut

Foto: Interfoto/Mary Evans/Illustrated London News

DAS BESONDERE BILD

Maritimes Wimmelbild

Passagierdampfer *Transvaal Castle*

Ab Ende der 1950er-Jahre baute die Reederei Union-Castle Line des Vereinigten Königreiches drei Schiffe, darunter die *Transvaal Castle* für den Dienst nach Südafrika. Man verzichtete bewusst auf die sonst übliche Klassenunterteilung auf dem Luxusdampfer, der nur eine Klasse bot. Das schwimmende Einheitshotel galt lange als Vorzeige-Kreuzfahrtschiff. Allerdings versäumte die Reederei Nachbesserungen, sodass das Schiff Mitte der 1990er-Jahre hoffnungslos veraltet war. Es wurde verkauft, lag ab 2000 auf und wurde ab 2003 abgebrochen. *AK*

KEY TO UNION-CASTLE HOTEL MAIL SHIP *TRANSVAAL CASTLE.*

Gross tonnage 33,500. Length overall 760 ft. Breadth (moulded) 90 ft. Passengers 700 approx.

1. Forecastle.
2. Crew's Swimming Pool.
3. Position of Garage.
4. 4a, 4b, 4c, 4d, 4e. Flush Cargo Hatches.
5. Recreation Deck.
6. Smoke Room.
7. De Luxe Cabins and Suites.
8. Officers' Quarters.
9. Streamlined Mast.
10. Crow's Nest.
11. Aerials.
12. Navigation Bridge.
13. Fan, Vents, etc.
14. 36-ft. Lifeboats (Port Side).
15. Officers' Quarters.
16. Cabin Accommodation on Observation Deck.
17. Cellar bar and Vineyard.
18. 18a. Screens.
19. 19a. 36-ft. Lifeboats (Aft).
20. Swimming Pool.
21. Derrick Posts and Derricks.
22. Lift House.
23. Recreation Deck.
24. 24a. Children's Playroom and Playdeck.
25. Docking Bridge.
26. Library (Promenade Deck).
27. Writing Room (Promenade Deck).
28. Assembly Room (extending right across ship on Promenade Deck)—Drawing-room above.
29. Air-conditioning Unit.
30. Pantry.
31. Bar Store Room.
32. Bar.
33. Golden Room (Promenade Deck).
34. 34a. Cabin Accommodation on "A" Deck.
35. Crew Cabins " B " Deck.
36. Crew's Entrance.
37. Cabin Accommodation.
38. Cinema (brought forward for purpose of viewing).
39. Main Entrance.
40. Bureau.
41. Cabins.
42. Cabin Accommodation " B " Deck.
43. Crew Cabins (" C " Deck).
44. Printer's Shop.
45. Galley.
46. Dining-Room.
47. Cabin Accommodation on " C " Deck.
48. Crew Cabins (on " D " Deck).
49. Oil Fuel Tank.
50. Auxiliary Machinery, Generators, etc.
51. Boiler Room.
52. Working Alleyway.
53. Port Stabiliser.
54. Port Engine Room.
55. Stores, etc.
56. Baggage Room.
57. Passenger Accommodation on " D " Deck.
58. Special Cargo and Stores.
59. Insulated cargo space.
60. Cargo.
61. Port Propeller.

ZITAT

„Sicherheit, Ehre und Wohlstand dieses Reiches unter Gottes Vorsehung hängen vor allem von der Flotte ab“

„Kriegsartikel“ des spanischen Königs Karl II. (1661–1700)

AKTUELL

Perfekt erhalten

Shackletons *Endurance* entdeckt

Der Name ist Programm, denn übersetzt heißt „Endurance“ Ausdauer, Beständigkeit. Und die brauchte das Schiff auch, das von seinem Versinken im antarktischen Weddellmeer vom 21. November 1915 an 107 Jahre lang im Eis konserviert auf dem Grund lag. Die Mission „Endurance 22“ mit Wissenschaftlern des Falklands Maritime Heritage Trust hat es möglich gemacht, dass man dem Wrack jetzt auf die Spur gekommen ist. Die Position war nicht das Problem, die Koordinaten sind überliefert, aber die schwierigen Unterwasserverhältnisse machten ein Auffinden bislang unmöglich. Packeis hat die Eigenschaft, sich zu drehen, zu schließen und wieder zu öffnen und dadurch immense Risiken zu bergen.

Da die Forscher davon ausgingen, dass das Schiff nicht von Sediment bedeckt und darüber hinaus intakt war, weil die Temperaturen dort unten zu niedrig für Bewuchs sind, würden Tauchroboter sicher fündig werden. So war es auch. Am 5. März lieferten Kameras sensationelle Aufnahmen von der *Endurance*, die sich aufrechtstehend in hervorragendem Zustand präsentierte. Das Schiff, mit dem Ernest Shackleton 1914 zu seiner Antarktis-Expedition aufbrach und scheiterte, seine Männer aber in einer abenteuerlichen Odyssee sicher nach Hause brachte, wird wohl nicht gehoben werden. *AK*

Die *Endurance* wurde mehr und mehr vom Packeis umschlossen, bis sie schließlich absackte und für 107 Jahre verschwand

Foto: picture-alliance/Everett Collection

Schiff und Aufbauten haben in 3.000 Meter Tiefe kaum gelitten, das Wrack gilt als intakt

Foto: picture-alliance/Zumapress/Falklands Maritime Heritage

ADLER VON LÜBECK **war mit 138 Rohren zwar kampfstark, stand aber nie in einem Seegefecht** Foto: Interfoto/Victor Radnicky

Hätten Sie's gewusst?

Der *Große Adler von Lübeck*, ein 1566 vom Stapel gelaufenes Kriegsschiff der Hansestadt Lübeck, diente ursprünglich zur Abschreckung der Schweden.

Andrew Robinson aus Gloucester/Massachusetts entwickelte 1713 den ersten in der Fischerei eingesetzte Schoner.

Vor 90 Jahren nahm das Luftschiff LZ 127 Graf Zeppelin seinen fahrplanmäßigen Transatlantikdienst auf und konkurrierte fortan mit Schifffahrtslinien.

Der niederländische Forschungsreisende Jacob Roggeveen entdeckte 1722 im Südpazifik die Osterinsel.

Trotz warnender Seezeichen lief der US-Öltanker *Torrey Canyon* am 18. März 1967 südwestlich von Cornwall auf Grund (gesunken am 26. März) und verursachte die erste große Ölpest.

SPÖKENKRAM

In der Seeschlacht bei Les Saintes, die Admiral George Rodney 1782 den Franzosen lieferte, krähte ein Hahn bei jeder Breitseite, was die Männer als gutes Omen deuteten. Und bei St. Domingo 1806 hüpfte ein Hahn während der Schlacht wohlbehalten aus seinem durch ein Geschoss zertrümmerten Käfig. Beide Male kündeten die Vorgänge von britischen Siegen

BUCHTIPPS

Unter rot-weiß-roter Flagge

Österreich-Ungarns U-Boote

Einem nur wenig beleuchteten Aspekt widmet sich der österreichische Marinehistoriker und Diplomat Wilhelm Maximilian Donko: den k. u. k. U-Booten. Zunächst entschied sich Habsburg für britische Whitehead-Lizenzbauten, um sich 1913 (zu spät) für solche von Krupp Germania zu entschließen. Mit sieben unerprobten Booten zu Kriegsbeginn verzeichnete man dennoch achtsame Versenkungserfolge. Später verstärkte Österreich deutsche U-Boote mit rot-weiß-roter Flagge. Im Vertrag von Saint Germain 1919 wurde Österreich jeglicher Bau und Besitz von U-Booten untersagt, die Flotte abgewrackt. Das Verbot wurde im Neutralitätsvertrag 1955 wiederholt. In diesem Buch wird ein interessanter Aspekt europäischer Marinegeschichte beleuchtet und gut illustriert. *R. Schubert*

Donko, Wilhelm Maximilian: *Österreichisch-ungarische Unterseeboote und ihre Werften 1906–1918*. 167 S., 180 Abb., Motorbuch Verlag, Stuttgart 2022, 29,90 Euro

Titanic & Co.

Ära der alten Liner

Die Zeit der Nordatlantik-Liner und ihr Rennen um das „Blaue Band“ ist Geschichte – und bleibt faszinierend. Fregattenkapitän a. D. Hans Karr, langjähriger Autor dieser Zeitschrift, listet die schnellsten Überquerungen tabellarisch auf (von *Sirius* 1838 bis *United States* 1952), gefolgt von knappen und informativen Porträts aller Inhaberinnen des legendären Blauen Bandes. Und Karr geht darüber hinaus: Er beschreibt alle spektakulären Liner, die ihre Zeit prägten, wie *Titanic*, *Imperator* und *Vaterland*, bei denen Komfort mehr galt als Knoten. Mit dem großformatigen Buch ist ein lückenloses Nachschlagewerk gelungen, dazu reich und gut bebildert.

Karr, Hans: *Nordatlantikrenner. Legendäre Schnelldampfer im Wettlauf ums Blaue Band*. 224 S., 300 Abb., Pietsch Verlag, Stuttgart 2020, 29,90 Euro

DEUTSCHE SCHIFFE

Großer Kreuzer *Blücher*

Technisch zwar ausgereift, bei Indienststellung aber veraltet

SMS Blücher galt als das problematischste Großkampfschiff der Kaiserlichen Marine, weil es bereits im Baustadium im internationalen Vergleich abgehängt war
Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Dass die Kaiserliche Marine im Flottenbau der britischen Royal Navy im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts stets hinterherhinkte, zeigte sich auch bei den Großen Kreuzern für Aufklärungs- und Auslandsaufgaben, die nach dem Zweiten Flottengesetz von 1900 vorerst zurückgestellt wurden. Angesichts konkurrierender Marinen musste Deutschland reagieren, um nicht in einen quantitativen und qualitativen Rückstand zu geraten. Die *Scharnhorst*-Klasse folgte diesem Trend, konnte aber nur eine geringe Erhöhung der Kampfkraft gegenüber den Vorgängern der *Roon*- und *Prinz-Adalbert*-Klasse erzielen. Mit *SMS Blücher* (Stapellauf 1908, Indienststellung 1909) wollte man den Verzug wettmachen und war entsetzt, als die Briten mit den drei Schiffen der *Invincible*-Klasse, die mit ihren 8 x 30,5 Zentimetern gegenüber den 12 x 21 Zentimetern der *Blücher* uneinholbar vorn lagen, faktisch den Typ des Panzerkreuzers durch den Schlachtkreuzer ersetzten. Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes Admiral Alfred von Tirpitz steckte in der Zwickmühle: Umkonstruieren ging nicht, und der Zeitverlust bei Stornieren und Auftrag eines neuen Schiffes war nicht vertretbar. Also musste er den Bau der *Blücher* in ihrer vorliegenden Form beschließen. Die Deutschen konnten stets nur reagieren, wenn auch technisch sehr präzise, während die Briten den Takt vorgaben und die Schlagzahl erhöhten. *SMS Blücher* sank am 24. Januar 1915 Schätzungen zufolge nach 70 bis 100 Treffern, u. a. durch vier britische Schlachtkreuzer. *GSW*

DIE HISTORISCHE ZAHL

620 Millionen

Container werden jährlich weltweit umgeschlagen

AKTUELL

Heiliger Gral

Galeone *San José* soll geborgen werden

Die Regierung Kolumbiens hat am 4. März 2022 die Bergung der Anfang des 18. Jahrhunderts vor Cartagena gesunkenen spanischen Schatzgaleone *San José* wieder öffentlich ausgeschrieben und den bisherigen Bergungsvertrag mit der Schweizer Firma Maritime Archaeology Consultants Switzerland AG (MAC) aufgelöst. Diese war ursprünglich von der kolumbianischen Regierung damit beauftragt, das Wrack der mit 200 Tonnen Gold, Silber und Edelsteinen beladenen *San José* zu heben, die 1708 in der Bahía de Cartagena von britischen Kriegsschiffen versenkt worden war. Die Annullierung des Vertrags wurde möglich, weil die kolumbianische Regierung das Schiffswrack bereits 2019 zum nationalen Kulturgut erklärt hatte und Anfang Februar 2022 neue Auflagen für die Bergung der *San José* nachjustierte. Diese Neuklassifizierung macht jetzt den Vertrag mit dem Schweizer Bergungsunternehmen hinfällig, das als Bezahlung der geplanten Hebung 45 Prozent des Schiffsschatzes verlangte. Die kolumbianische Regierung steht jedoch auf dem Standpunkt, dass es sich bei über 80 Prozent der Frachtstücke der *San José* um archäologische Artefakte und somit kolumbianisches Kulturgut handelt, das nicht zum Bezahlen der Schiffsbergung an ein Privatunternehmen veräußert werden darf. Das Wrack der *San José* gilt als der Heilige Gral der Schatztaucher. Es wurde 2015 in der Bahía de Cartagena in einer Tiefe von mehr als 600 Metern entdeckt. Der Wert der Ladung wird von Experten auf 17 Milliarden US Dollar geschätzt, die Kosten der Bergung auf 70 Millionen Dollar veranschlagt.

Alain Felkel

Am 8. Juni 1708 sank die Galeone *San José* vor der Insel Rosario an der kolumbianischen Karibikküste

Foto: picture-alliance/dpa-infografik

MARITIMES FUNDSTÜCK

Weit gereist und erfahren

Admiral Carl Ferdinand Batsch

Einer der Wegbereiter der deutschen Marine war der am 10. Januar 1831 in Eisenach geborene Carl Ferdinand Batsch. Im Alter von 15 Jahren begann sein Leben auf See an Bord einer Hamburger Bark. Im Gründungsjahr der „Reichsflotte“ 1848 trat er als Matrose in militärische Dienste. Schon zu Anfang erlebte er eine Abkommandierung zur U.S. Navy, um Erfahrungen in einer aktiven Flotte zu sammeln. 1852 wurde Batsch zum Leutnant II. Klasse befördert und verbrachte das Jahr 1857 in einer zweiten „Auslandsverwendung“ bei der Royal Navy. Aktive Einsätze und Kommandantenposten auf verschiedenen Schiffen prägten seinen Werdegang, bis er 1866/67 die Stelle des ersten Direktors der Marineschule in Kiel übernahm. Ab 1875 versah Batsch seinen Dienst als Konteradmiral im Oberkommando der Marine. 1878 ereignete sich unter seinem Kommando der erste größere Verlust der Kaiserlichen Marine, als eine Kollision zum Untergang der Panzerfregatte *Großer Kurfürst* führte. Der Wert erfahrener Kommandeure war für die Marine aber so eminent, dass Batsch zwar verurteilt, aber nicht verabschiedet wurde. Dennoch stand sein Name fortan mit dem Unglück in Verbindung, sodass er 1883 bei der anstehenden Besetzung für das Amt des Chefs der Admiralität unberücksichtigt blieb. Daraufhin nahm er im gleichen Jahr seinen Abschied. Carl Ferdinand Batsch starb am 22. November 1898 in Weimar. Seine Grabstätte befindet sich in einem Familiengrab gemeinsam mit seiner Frau, seiner ältesten Tochter und dem jüngsten Sohn.

Olaf Rahardt

Batschs Grabstelle auf dem Friedhof in Weimar, dekoriert mit einem eisernen Stockanker

Foto: Olaf Rahardt

Abriss- und Erdarbeiten auf dem Gelände des ehemaligen Moldau-Hafens im Ortsteil Kleiner Grasbrook in Hamburg

Foto: picture-alliance/ZB/euroluftbild/Robert Grahn

KURIOS: EIN STÜCK TSCHECHIEN IN HAMBURG

Hanseatische Moldau

Im Jahr 1929 verpachtete Hamburg ein 30.000 Quadratmeter großes Gelände in seinem Hafen für 99 Jahre an die Tschechoslowakei auf der Grundlage des Versailler Vertrages. Nur über die Elbe war es für das Binnenland möglich, Zugang zu den Weltmeeren zu gelangen. 1993 übernahm Tschechien die Rechtsnachfolge der Tschechoslowakei und betrieb den Moldau-Hafen mit der tschechischen Elbe-Schifffahrtsgesellschaft. Nach der Insolvenz im Jahr 2002 ging auch die Nutzung des Hafens zurück; Teile der Schuppen wurden bereits abgerissen. Die Stadt Hamburg überbaut derzeit das Gelände und errichtet dort ein neues Wohngebiet. Dann wird lediglich noch der oberirdische Bahnhof „Moldau-Hafen“ der neuen U-Bahn-Linie U 4 an die tschechische Enklave im Hamburger Hafen erinnern.

Jörg Hillmann

DIE SEE-LUFT-SCHLACHT BEI MIDWAY 1942

In 5 Minuten zum Sieg

Anfang Juni 1942 erlitten die Japaner ihre erste Niederlage zur See seit dem 16. Jahrhundert. Gegen klar unterlegene Amerikaner verloren sie nicht nur vier ihrer wertvollsten Flugzeugträger, sondern auch die Seeherrschaft im Pazifik. Midway war zwar keine Entscheidungsschlacht, aber bedeutete die Wende im Pazifikkrieg

Von Dr. Guntram Schulze-Wegener*

* Der Autor dankt Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann für seine Anregungen und Präzisierungen

GENAUESTE VORBEREITUNGEN:
Ein US-Flugboot PBY Catalina entdeckt am 3. Juni 1942 die ersten Schiffe des japanischen Verbandes, zwei Minensuchboote; im Gegensatz zu den Japanern legten die Amerikaner großen Wert auf Beobachtung und Aufklärung (hier in einem alten Diorama nachgebildet) Foto: Sammlung *Schiff Classic*

5 KURZE FAKTEN

ZEIT	4.–7. Juni 1942
GRUND	Kampf um die Vorherrschaft im Pazifik
HAUPTAUFGABE	Einnahme der Midway-Inseln
HAUPTFEHLER DER JAPANER	Keine Schwerpunktbildung, Verzetteln der Kräfte, Festhalten an einer „Entscheidungsschlacht“
BESONDERHEITEN	Unterlegene US-Flotte operiert flexibel mit Flugzeugträgern, präzise Funkaufklärung

Man muss schon sehr genau hinsehen, um mit bloßem Auge auf halber Wegstrecke zwischen Japan und den USA im nördlichen Pazifik ein paar Pünktchen auszumachen: drei Inseln mit einer Gesamtlandfläche von nicht einmal sechseinhalb Quadratkilometern, umgeben von einem gewaltigen Korallenriffkranz und Untiefen. Kaum zu glauben, dass dieses Gebilde vor 80 Jahren Anlass für eine der entscheidenden Schlachten der Weltgeschichte war.

Grund für die Bedeutung der Midways war ihre militärische Nutzung durch die Amerikaner, genauer: die Nutzung der Sand-Insel als Flugplatz auch für Langstreckenbomber sowie die Lage des Atolls 1.100 Seemeilen von Pearl Harbor und Wake und 2.200 Seemeilen von Tokio entfernt. Wer Midway beherrschte, der verfügte über einen „unsinkbaren Flugzeugträger“ und mithin über eine ideale Basis für weitgreifende militärische Operationen.

Starker Abwehrgürtel

Im Frühjahr 1942 waren dort etwa 3.000 US-amerikanische Soldaten, in der Mehrheit Marines, und 120 Flugzeuge verschiedener Typen stationiert. Geschütze und alle denkbaren Hindernisse – U-Boote in Warteposition, Geschützstellungen, Stacheldraht, Minen und Sprengfallen – verliehen dem Atoll eine starke Abwehr, die von schweren Bombardements zerschlagen werden musste, wollte der Gegner Truppen anlanden.

Und genau das war die Absicht der japanischen Führung, die nach dem US-Luftangriff auf Tokio („Doolittle-Raid“) am 18. April und der See-Luft-Schlacht in der Korallensee Anfang Mai 1942 zu Recht eine direkte Gefährdung ihres Mutterlandes sah. In der Korallensee hatten die Japaner zwar einen materiellen Erfolg verbuchen können, mussten aber eine empfindliche Schwächung ihrer See-Luftstreitkräfte hinnehmen und den Verlust zweier Flugzeugträger verkraften (*Shokaku* fiel durch Schaden mehrere Monate aus, *Shoho* war vernichtet).

Zudem fiel der einsatzbereite Träger *Zuikaku* aus, weil nicht genügend Piloten für dessen Flugzeuge vorhanden waren. Die japanischen Piloten galten zwar als gut ausgebildet und waren kampferfahrener als die amerikanischen, aber ihre Zahl schwand zusehends, und Ersatz war rar. Das bedeutete für die weitere Kriegführung, dass dem Oberkommandierenden, Admiral Yamamoto, für eine von ihm favorisierte Entscheidungsschlacht wertvolle Kräfte fehlten, während der materielle Nachschub und personelle Ersatz bei den Amerikanern funktionierte. Yamamoto wusste um den Kulminationspunkt (sinkende eigene Kräfte bei stetig ansteigenden des Gegners), nach dessen Überschreiten die japanische Niederlage unabwendbar sein würde.

Mehrere Operationen

Deswegen war Eile bei den Vorbereitungen für die Eroberung von Midway als Teil einer weit gefassten Operation geboten mit dem Hauptziel, die schwächere US-Flotte zum finalen Kampf zu stellen. In einer parallelen Operation gegen die Aleuten-Inseln wollten die Japaner Dutch Harbor angreifen und die Inseln Attu und Kiska besetzen, um die Amerikaner vom eigentlichen Angriffsziel, den Midway-Inseln, abzulenken und zusätzlich ihre nördliche Verteidigungslinie in Richtung Beringsee zu verstärken.

Dafür setzte Yamamoto fast die gesamte Flotte ein und gliederte sie in vier Kampfgruppen: Schlachtflotte, Trägerflotte sowie einen Landungs- (Midway) und einen Beschießungsverband (Aleuten). Obwohl er kräftemäßig klar im Vorteil war (siehe Tabelle Seite 21), konnte er diese Überlegenheit letztlich nicht entfalten. Dies lag vor allem an der Dislozierung seiner Streitkräfte, die in einem riesigen Operationsraum mehrere Punkte zugleich ins Visier zu nehmen hatten und sich gegenseitig nicht würden unterstützen können.

Die Gefahr der Verzettelung war von vornherein groß. So urteilte der erste Inspekteur der Bundesmarine, Vizeadmiral Friedrich Ruge, über den japanischen Schlachtplan, er sei „gekünstelt und verstößt gegen den Grundsatz von der Konzentration der Kräfte, der bei jeder Kriegführung gilt“.

„Altes“ gegen „neues“ Denken

Hinzu kamen auf japanischer Seite die überkommene Schwerpunktbildung mit Schlachtschiffen und der hohe taktische Stellenwert, der den Flugzeugträgern zugedacht wurde. Beide Seiten beherrschten zwar das neue Kampfmittel Flugzeugträger noch nicht in vollem Umfang. Die amerikanische Führung hatte aber seit Jahresbeginn Flugzeugträger noch stärker in den Seekrieg eingebunden, die Anzahl der Jäger im Verhältnis zu den Kampfflugzeugen erhöht und deren Angriffstaktiken verbessert.

Die Flugzeugträger wurden durch Kreuzer und Zerstörer gesichert und bildeten gemeinsam mit Versorgungseinheiten Kampfgruppen („Task Forces“), die flexibel, schnell verlegbar und hocheffizient waren. Die verhältnismäßig langsamen und behäbigen älteren Schlachtschiffe hatten darin keinen Platz mehr, weswegen einige Schlachtschiffe bereits in die Küstenverteidigung verbannt worden waren. Im Gegensatz dazu maßen die Japaner dem Schlachtschiff traditionell den höchsten Gefechtswert bei und blieben in diesem Denken verhaftet. Nicht von ungefähr war Yamamoto mit seinem Flottenstab auf dem größten Schlachtschiff der Welt, der *Yamato*, mit seiner anachronistisch an-

ADMIRAL YAMAMOTO
Strategie im Pazifik

„Jede Analyse der Lage wird letzten Endes auf die Frage hinauslaufen, ob uns die Vernichtung der amerikanischen Flotte, insbesondere ihrer Trägerverbände, gelingt oder nicht. Davon hängt Erfolg oder Fehlschlag unserer gesamten Strategie im Pazifik ab. Der Admiralstab befürwortet ein Durchschneiden der Nachschublinie zwischen den Vereinigten Staaten und Australien. Das möchte er dadurch erreichen, dass gewisse Gebiete unter Japans Kontrolle gebracht werden. Der direkteste und wirkungsvollste Weg aber ist die Vernichtung der feindlichen Trägerverbände, ohne die jene Nachschublinie unter keinen Umständen aufrechterhalten werden kann. Wir sind überzeugt, dass es mit der vorgeschlagenen Operation gegen Midway gelingen wird, die gegnerischen Träger herauszulocken und in einer Entscheidungsschlacht zu vernichten.“

IN ÜBERHOLTEN DENKMUSTERN GEFANGEN: Der Oberkommandierende der „Vereinigten Flotte der Kaiserlich Japanischen Marine“ Admiral Isoroku Yamamoto rückte von seinem Konzept der Entscheidungsschlacht nicht ab

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

MIDWAY-ATOLL ENDE 1941: Nicht viel Raum, aber strategisch bedeutsam, wie an der Nutzung als Flugplatz für amerikanische Luftstreitkräfte gut zu erkennen ist

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

mutenden Hauptartillerie von neun 46-cm-Rohren eingeschifft.

Finte der Amerikaner

Eines der Grundprinzipien japanischer Kriegsführung – Täuschung durch Ablenken – misslang im Vorfeld der Schlacht, wodurch Yamamoto ein scharfes Schwert aus der Hand geschlagen war. Eine Finte hatte dafür gesorgt, dass der Oberbefehlshaber der US-Pazifikflotte Admiral Nimitz das Angriffsziel der Japaner erfahren hatte. Midway bezeichnete der Feind in seinem Funkverkehr stets als „Objekt", worauf sich die Amerikaner keinen Reim machen konnten. Um herauszufinden, um welches „Objekt" es sich handelte, gab ein US-Offizier Midway telegrafisch den Befehl, in einem offenen Funkspruch Schwierigkeiten mit der Destillieranlage zu melden. Wollten die Japaner die Inselgruppe nach der Besetzung nutzen, waren sie zwingend auf eine funktionierende Trinkwasserversorgung angewiesen. Es kam

DREI GROSSE: Der Oberbefehlshaber der Pazifikflotte Admiral Chester Nimitz, links der Befehlshaber der Task Force 16 Admiral Raymond Spruance und in der Mitte Admiral Ernest King, der allerdings erst bei Guadalcanal ins Rampenlicht rückte

Foto: picture-alliance/akg-images

wie von der Navy erhofft: Eine japanische Dienststelle teilte einer anderen besagtes Problem mit dem „Objekt" mit; nun wussten die Amerikaner, dass Midway gemeint war, und konnten ihrerseits alle nötigen Maßnahmen in die Wege leiten.

Aber welche? Nimitz hatte kein einziges Schlachtschiff aufzubieten. Würde es zu dem von den Japanern erstrebten direkten Kampf zwischen beiden Flotten kommen, wären seine Flugzeugträger gegen die großkalibrigen japanischen Ungeheuer nahezu chancenlos. Nur bei den U-Booten bestand eine leichte Überlegenheit der Navy, die im Gegensatz zum Gegner über Radargeräte verfügte. Radar ermöglichte den Amerikanern nicht nur große Seeräume nachts und bei schlechter Sicht aufzuklären, sondern war ihnen auch eine unschätzbare Hilfe beim Führen ihrer Trägerflugzeuge und Organisieren der eigenen Verteidigung. Nimitz entschied, sich ganz auf seine Flugzeugträger-Gruppen und die Unterseeboote zu verlassen, Schwerpunkte im Angriff zu bilden und dem Feind eine Falle durch Überraschung zu stellen. Er war es, der nach umfassender Aufklärung die Initiative ergriff.

Am 28. Mai lief die taktisch selbstständige Task Force 16 unter Admiral Spruance mit den beiden Trägern *Enterprise* und *Hornet* aus Pearl Harbor aus. Befehl: „Midway hal-

FÜR 80 BIS 90 FLUGZEUGE: *USS Yorktown* (CV-5), Typschiff der gleichnamigen Trägerklasse mit *Hornet* und *Enterprise*, vor Auslaufen aus Pearl Harbor am 29. Mai 1942

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

ten und dem Feind größtmöglichen Schaden durch starke Abnutzungstaktik zufügen." Die Task Force 17 unter Admiral Fletcher folgte mit dem in aller Kürze wiederhergestellten Träger *Yorktown* zwei Tage später und hatte die Weisung, Spruance zu unterstützen.

Aufmarsch ins Kampfgebiet

Anfang Juni standen beide Kampfgruppen in Sichtweite nördlich und alle 19 U-Boote westlich von Midway. Die Japaner waren am 26. Mai aus dem Kriegshafen Yokosuka ausgelaufen und begannen weit voneinander entfernt fahrend ihren Vormarsch. Da ihre U-Boote die Aufklärungspositionen noch nicht erreicht hatten, lag das Überraschungsmoment klar auf Seiten der Amerikaner. Am 2. Juni befand sich die japanische Trägergruppe mit *Akagi*, *Kaga*, *Hiryu* und *Soryu*

Flugzeugträger *USS Yorktown*

0 5 10 20 30 40 50 meters

unter Admiral Nagumo 600 Seemeilen von der Hauptflotte mit den sieben Schlachtschiffen unter Yamamoto entfernt – und damit viel zu weit, um sich gegebenenfalls schnell gegenseitig unterstützen zu können.

Selbstverständlich hatte der weiter südlich stehende Yamamoto mit seinem Verband Funkstille zu halten und konnte daher seine Aufklärungsergebnisse nicht an außerhalb der Sichtweite befindliche Einheiten weitergeben. Offenbar ging Yamamoto von so wenigen amerikanischen Kräften aus, dass er meinte, sich dieses weite Auseinanderziehen seiner Flottengruppen und Nachlässigkeiten in der Aufklärung leisten zu können. Anders die Amerikaner: Flugboote klärten im Umkreis von 700 Seemeilen um die Midway-Inseln auf, sodass die Amerikaner am 3. Juni ein exaktes Feindlagebild hatten. So startete Spruance seine Flugzeuge

Die Amerikaner standen einer gewaltigen Streitmacht gegenüber, aber Admiral Nimitz nahm den Kampf an. Er sah in den Trägern seine eigentliche Stärke und hatte einen Vorteil: Sein Beobachtungsdienst hatte Midway als japanisches Angriffsziel identifiziert

in dem Augenblick für die Japaner überraschend, als diese den Angriff auf die bereits in Alarmbereitschaft versetzten Midways einleiteten.

In einer ersten Welle ließ Nagumo am Morgen des 4. Juni die Inseln mit 72 Bombern und 36 Jägern zwar verlustreich, aber mit Erfolg attackieren. Obwohl die amerikanische Abwehr sofort in der Luft war, vermochte sie das Bombardement nicht zu verhindern. Nach Erfassen der amerikanischen Träger wechselte Nagumo die Bewaffnung seiner Flugzeuge von der Land- zur Seezielbekämpfung, wodurch er viel Zeit verlor. Geistesgegenwärtig ergriff Spruance die Chance zum Angriff mit der Masse seiner Flugzeuge von *Hornet* und *Enterprise* auf die mit Umrüstung für die zweite Welle und dem Auftanken der zurückkommenden ersten Welle beschäftigten und somit äußerst

USS YORKTOWN: 247 Meter lang, 33 Meter breit und mit einer Besatzung von knapp 1.900 Mann war der Träger 1941 kurze Zeit auch im Atlantik eingesetzt
Grafik: Slawomir Lipiecki

NWL

BEWÄHRT: Der erste große japanische Flugzeugträger *Kaga*, zunächst als Schlachtschiff konzipiert und gebaut, nach seinem Umbau im Jahr 1935

Foto: Sammlung *Schiff Classic*

Flugzeugträger *Kaga*

0 5 10 20 30 40 50 meters

verwundbaren Träger *Soryu*, *Akagi* und *Kaga*. Fletcher folgte Spruance mit hoher Fahrt und startete seinerseits Flugzeuge von Bord der *Yorktown*.

Drei Träger vernichtet

Dem Inferno, dem zunächst der Vorstoß von US-Torpedobombern ins Leere vorangegangen war, um so japanische Jäger auf sich zu ziehen und aus dem Zentrum abzulenken, konnte nur *Hiryu* in einem dichten Wolkenschleier entkommen. Die anderen drei Flugzeugträger waren verloren. Ein tödlicher Schlag für die Japaner, die innerhalb weniger Minuten, von 10:25 bis 10:30 Uhr, ihre Trägerflotte einbüßten. Wohl ein einmaliger Vorgang in der Weltgeschichte, in kürzester Zeit mit minimalen Mitteln einen maximalen Erfolg zu erzielen: Das bedeutete die Wende im Pazifikkrieg, was allerdings im Moment des Geschehens wohl niemand realisierte. Im Gegenteil sah es für die Japaner am Abend des 4. Juni nicht so katastrophal aus, wie man angesichts der massiven Verluste vermuten müsste. Noch war ihre Flotte die stärkere und hätte durchaus gereicht, um einen konzentrierten Schlag gegen Midway zu führen.

Ein Gegenangriff von Restflugzeugen der *Hiryu* auf die *Yorktown* führte zu drei Bombentreffern und erheblichen Schäden und nötigte Spruance dazu, Kreuzer (2) und Zerstörer (2) als Schutz für den vorübergehend manövrierunfähigen Träger abzustellen.

PECH ODER UNVERMÖGEN? Als Befehlshaber der Trägergruppe verlor Admiral Nagumo Chuichi vor Midway seine vier Flugzeugträger Foto: Sammlung *Schiff Classic*

***KAGA:* 238,5 Meter lang, 31,67 Meter breit und mit einer Besatzung von 2.000 Mann war der Träger bereits im Krieg gegen China eingesetzt und unterstützt 1938 Landungen japanischer Truppen in Kanton** Grafik: Slawomir Lipiecki

BWL

SLAWOMIR J. LIPIECKI

VOR DEM START: Devastators sammeln sich auf *USS Enterprise* am 4. Juni 1942
Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

VOR DER SCHLACHT: Leichte Sturzkampfbomber vom Typ Douglas SBD Dountless patrouillieren über den Midways
Foto: Interfoto/Underwood Archives

Die Trefferzahl hätte weitaus höher ausfallen können, wenn es den Amerikanern nicht frühzeitig gelungen wäre, den aus Stukas und Jägern bestehenden Feindverband durch Radar zu erfassen und zu bekämpfen. So konnten 15 von 24 Flugzeugen abgeschossen werden! Torpedoflugzeuge landeten weitere Treffer und machten die *Yorktown* ein zweites Mal manövrierunfähig.

Zwischenzeitlich ging Nagumo davon aus, dass nicht nur die *Yorktown*, sondern auch die *Enterprise* und die *Hornet* in Mitleidenschaft gezogen waren, und zeichnete ein zu optimistisches Lagebild. Wenig später schlug diese positive Einschätzung ins glatte Gegenteil um, als ein japanischer Aufklärer des Kreuzers *Chikuma* vier (!) unbeschädigte amerikanische Flugzeugträger glaubte ausfindig gemacht zu haben. Der Pilot hatte aus einem ungünstigen Blickwinkel Kreuzer für Träger gehalten. Eine komplette Fehleinschätzung, die bei Nagumo und seinen Stabsoffizieren Verwirrung und Planlosigkeit hervorrief.

Auch *Hiryu* brennt!

Für die Amerikaner stand fest, dass *Hiryu* nicht entkommen durfte. Der Träger musste als einsatzbereit und daher im Zusammenspiel mit den Schlachtschiffen und Kreuzern als äußerst gefährlich angesehen werden. Sturzkampfbomber der *Enterprise* führten den Angriff erfolgreich aus, *Hiryu* brannte und glühte später als Wrack aus, während sich die *Hornet*-Stukas ergebnislos auf die anderen Schiffe konzentrierten. Selbst schwere Bomber vom Typ B 17 Flying Fortress, die von Midway und Molokai auf Hawaii gestartet waren, konnten keine Erfolge melden.

Jetzt galt es für Spruance, mit seinen beiden Carriern unter keinen Umständen in ein Gefecht verwickelt zu werden. Er nahm daher mit seinem Verband Kurs Osten in der Absicht, sich bei hereinbrechender Dunkelheit weiter vom Feind abzusetzen. Die Japaner wollten mit einer gesammelten Flotte (Verbände Nagumos und Kondos, Gros der Hauptflotte Yamamotos) dennoch die Schlacht suchen. Als Yamamoto von dem Verlust der *Hiryu* erfuhr und zugleich die vermeintliche Existenz von vier amerikanischen Flugzeugträgern annehmen musste – das irrtümliche Beobachtungsergebnis hielt sich noch immer –, entschied er am Morgen des 5. Juni allerdings den Abbruch der Operation.

Yamamoto hatte sich viel vorgenommen, aber er konnte seine Verbände nicht zusammenhalten. Vielmehr zersplitterte er seine Trägerflugzeuge und rieb Maschinen und Piloten im Kampf über See auf. Seine Schlachtschiffe führte er nicht in das Gefecht ein

Letzte Hoffnung: die Schlacht

Ohne dass seine Schlachtschiffe überhaupt ins Gefecht eingeführt worden waren, trat er den Rückzug Richtung Westen an. Der Oberbefehlshaber hatte allerdings die vage Hoffnung, damit den Gegner zur Verfolgung anzustacheln und ihn eventuell doch noch in „seine“ Entscheidungsschlacht zu zwingen. Und in der Tat drehte Spruance auf Westkurs, aber so, dass er in Reichweite der ihn sichernden, auf den Midways stationierten schweren Bomber blieb. Spruance, der so viele feindliche Schiffe wie möglich vernichten wollte, gab den Befehl für Stukas, Jäger und Torpedoflugzeuge Richtung Nordwesten, später auch Westen. Das Ergebnis war mager, nur zwei Kreuzer wurden beschossen, von denen einer sank (*Mikuma*).

Da mit den fortwährenden Kämpfen die Einsatzbereitschaft der Fliegerstaffeln um fast die Hälfte gesunken war, ließ Spruance von der weiteren Verfolgung ab. Zugleich scheiterte ein Versuch Yamamotos, mit seiner schnellen Kreuzergruppe die amerikanischen Träger in einen Artilleriekampf zu verwickeln. Auch blieb seine Idee folgenlos, mit einem Täuschungsmanöver den Feind in eine Falle aus U-Booten und Schiffen der vereinigten Flotte zu locken. Nur dem japanischen U-Boot I 168 gelang es am 6. Juni, die

DOUGLAS TBD DEVASTATOR: Der Einsatz der Torpedobomber wurde zur Katastrophe, weil sie ohne Jagdschutz den japanischen „Zeros“ Mitsubishi A6M im Kampf unterlegen waren
Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

GRUMMAN F4F WILDCAT: Das Standard-Jagdflugzeug trug die Hauptlast der Kämpfe auf dem pazifischen Kriegsschauplatz
Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

MITSUBISHI A6M: Mit rund 11.000 Stück war die Zero das am meisten gebaute japanische Jagdflugzeug im Zweiten Weltkrieg
Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

VERGLEICH

Kräfte Japans und der USA*

Schiffe	Japan	USA
Flugzeugträger	6	3
Seeflugzeugträger	4	–
Schlachtschiffe	7	–
Kreuzer	14	8
Zerstörer	42	17
U-Boote	15	19
Gesamt	88	47

Flugzeuge	bordgestützt	bordgestützt	Midway
Jagdflugzeuge	93	79	27
Torpedobomber	99	43	10
Sturzkampfbomber	72	112	27
Schwere Bomber	–	–	15
Flugboote/Seeflugzeuge	86	28	32
Aufklärungsflugzeuge	4	–	–
Gesamt	354	262	111

* ohne die bei den Aleuten eingesetzten Verbände

NAKAJIMA B5N: Der modernste und leistungsstärkste Träger-Torpedobomber der Welt stellte seinen direkten Konkurrenten, Douglas Devastator, in den Schatten
Foto: Sammlung Wolfgang Mühlbauer

***YORKTOWN* IM FEUER:** Gegenangriffe von Flugzeugen der *Hiryu* führten zu Bombentreffern auf dem amerikanischen Träger
Foto: Interfoto/Topfoto

Seeluftschlacht bei Midway
Entscheidung am 4. Juni 1942

- Japanischer Trägerverband
- Japanische Luftangriffsverbände, ungefährer Kurs
- Task Force 16 (*Enterprise, Hornet*)
- Task Force 17 (*Yorktown*)
- Amerikanische Luftangriffsverbände, ungefährer Kurs

SKB Sturzkampfbomber
TB Torpedobomber
10:00 Uhrzeit = Ortszeit Midway

RUSSLAND ALASKA JAPAN Schlacht Midway Hawaii Pearl Harbor N 0 1000 sm 0 2000 km

180° 179° 178° 177° 176°
32° 31° 30° 29°

Hiryu 5.6. 05:10
Soryu 19:20
Akagi 5.6. 05:00
Kaga 19:25

07:10 08:30 09:28 09:17 10:00 10:30 11:00 12:35 13:31 14:00 16:00 16:30 18:00 18:30

TB der *Hiryu*
SKB der *Hiryu*

17:00 Angriff der SKB von *Enterprise* auf *Hiryu*
SKB der *Enterprise*

04:30 06:30 06:56 08:38–09:06 07:02–08:06 15:30 15:30–16:04 14:40 6.6. 13:30 10:57 10:00 19:07

Generalkurs der Angriffsverbände der TF 16 und 17

SKB und TB der *Yorktown*
TB der *Enterprise*
TB der *Hornet*
SKB der *Enterprise*
SKB und Jäger der *Hornet* drehen nach Süden und landen auf Midway

1. Japanischer Trägeveband: 4 Träger, 2 Schlachtschiffe, 2 Kreuzer, 11 Zerstörer
2. Landung des 1. japan. Angriffsverbandes
3. *Hiryu* startet SKB
4. *Hiryu* startet T-Bomber
5. Angriff japan. TB auf *Yorktown*
6. U-Boot-Angriff auf *Yorktown*

1. Task Force 17 (Fletcher), *Yorktown*: 2 Kreuzer, 5 Zerstörer
2. Task Force 16 (Spruance), *Enterprise*: 6 Kreuzer, *Hornet*: 9 Zerstörer
3. Start des *Yorktown*-Angriffsverbandes
4. Start der *Enterprise/Hornet*-Angriffsverbände
5. Landung der Angriffsverbände auf *Enterprise/Hornet*
6. *Yorktown* erhält Bombentreffer
7. Angriff amerikanischer Bomber von Midway
8. Angriff der TB von *Yorktown*
9. Angriff der SKB von *Enterprise*
10. Angriff der SKB von *Yorktown*

Grafik: Anneli Nau

MIT AUFGERISSENEM HANGARDECK: *Hiryu* konnte sich zunächst in einer Wolkenbank absetzen, wurde im weiteren Verlauf der Schlacht aber verfolgt und schwer bombardiert und sank nach Fangschuss des Zerstörers *Makigumo*
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

AUSGEBRANNTES WRACK: Der Schwere Kreuzer *Mikuma* nach den Luftangriffen am 6. Juni; gut zu erkennen ein Torpedo, der lose in der Backbord-Abschussvorrichtung hängt
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

amerikanische Zerstörer-Sicherung zu durchbrechen und einen Viererfächer auf den angeschlagenen Flugzeugträger *Yorktown* zu schießen. Der längsseit liegende Zerstörer *Hammann* wurde ebenfalls getroffen und sank binnen Minuten, die *Yorktown* schließlich am Morgen des 7. Juni.

Japanische Teilerfolge

Die See-Luft-Schlacht bei Midway hatte damit ihr Ende gefunden. Immerhin gelang den Japanern ein Teilerfolg mit der Besetzung der Aleuten-Inseln Attu und Kiska, Strömungs- und Wetterbedingungen dort waren jedoch so extrem, dass der Nachschub kaum aufrechterhalten werden konnte. Laufende radargestützte US-Angriffe mit U-Booten, Flugzeugen und leichten Überwassereinheiten setzten den Japanern, die sich im Seegefecht bei den Komandorski-Inseln am 27. März 1943 dennoch tapfer wehrten, schwer zu.

Der japanische Verband bestand aus zwei Schweren und zwei Leichten Kreuzern zur Sicherung eines Geleitzuges, die Amerikaner

ANGRIFF: Der japanische Flugzeugträger *Soryu* versucht, Bomben von B 17 Flying Fortress durch Ausweichmanöver zu entkommen
Foto: Sammlung *Schiff Classic*

KEINE CHANCE: Der längsseit von *Yorktown* liegende Zerstörer *USS Hammann* wurde ebenfalls von Torpedos getroffen und sank innerhalb von vier Minuten (Blick von *Yorktown*)
Foto: Interfoto/Topfoto

SCHICKSAL BESIEGELT: *Yorktown* bereits mit starker Schlagseite, nachdem das japanische U-Boot I 168 am 7. Juni einen Viererfächer ins Ziel gebracht hatte
Foto: Interfoto/Granger NYC

verfügten über einen Schweren Kreuzer, einen Leichten Kreuzer und vier Zerstörer. Das sich entwickelnde Gefecht ohne jegliche Luftunterstützung war die letzte klassische Linienschlacht – auf große Entfernungen und ohne Totalverlust, aber mit dem Ergebnis, dass der japanische Geleitzug in Sorge vor dem Eingreifen massiver amerikanischer Fliegerstaffeln umkehrte.

Am 11. Mai 1943 landeten die Amerikaner auf Attu, am 15. August auf Kiska, vorher, vom August 1942 bis Februar 1943, entschieden US-Truppen in einem monatelangen Abnutzungskampf das Ringen um Guadalcanal für sich. Letztlich zeigten sich bei Guadalcanal die mittelbaren Folgen der japanischen Midway-Niederlage, die erlittenen Verluste nicht mehr ausgleichen zu können, während die Amerikaner bis Ende 1942 den Zulauf von einem großen Flugzeugträger, 13 Geleitträgern, fünf Schlachtschiffen, neun Leichten Kreuzern, 85 Zerstörern und 36 U-Booten verzeichneten.

Neben dem operativen Fehler der Japaner, die eigenen Kräfte in einem viel zu großen Raum zu verzetteln und abzunutzen, wog besonders schwer, dass Yamamoto keinen Schwerpunkt gebildet und den Gegner sowie seine Fähigkeiten unterschätzt hatte. Eigenartig war, dass die Japaner selbst im Zeitalter des hochtechnisierten Krieges noch auf Täuschen und Ablenken als Teil ihrer Strategie bauten und der Vorstellung nachhingen, der Gegner würde darauf hereinfallen und so handeln wie von ihnen geplant.

Bewegung gegen Starrheit

Auch die Überbetonung von starrem Angriffs- und Opfergeist wirkte überholt. Prompt setzten die Amerikaner Reaktionsvermögen und Flexibilität dagegen. Mit beweglichen „Task Forces" Feuerkraft sowohl zu konzentrieren als auch auffächern zu können und so auf entstehende neue Lagen schnell zu reagieren, erwies sich als richtig. Demgegenüber hielten die Japaner unbeirrbar an dem Willen zur „Entscheidungsschlacht", mithin also an einer längst obsoleten Doktrin fest. Denn nicht mehr das Schlachtschiff mit seiner schweren Artillerie war das Maß aller Dinge der Seekriegsführung im Pazifik, sondern der Flugzeugträger mit seinen Flugzeugen. Taktisch fällt auf, dass sich die U-Boote wegen ihrer geringen Unterwassergeschwindigkeit nur bedingt für den Einsatz gegen stark gesicherte Flugzeugträger-Gruppen eigneten.

Bei alledem sind die herausragenden Leistungen der US-Funkaufklärung hervorzuheben, die zeitlich genaue, präzise Ergebnisse lieferte und das Überraschungsmoment ermöglichte, das Nimitz mit seinen unterlegenen Verbänden entschlossen nutzte. Das führt abschließend zu der Erkenntnis, dass Schlachtengeschick immer auch von Eignung und Charaktereigenschaften der Truppenführer abhängt. Bei Midway war es für die Amerikaner ein mehr als glücklicher Umstand, dass der kühl und durchdacht abwägende Admiral Spruance an die Stelle des erkrankten Admiral Halsey gerückt war, der bei seinen Entscheidungen bisweilen als sprunghaft galt.

So sollten Halsey in der größten Seeschlacht der Weltgeschichte im Golf von Leyte 1944 eklatante Führungsfehler unterlaufen, die auch zwei Jahre zuvor für die amerikanische Flotte tödlich gewesen wären. ⚓

VERGLEICH

Verluste in der Midway-Schlacht

USA	1 Flugzeugträger, 1 Zerstörer, ca. 100 Flugzeuge, 307 Gefallene
Japan	4 Flugzeugträger, 1 Schwerer Kreuzer, ca. 300 Flugzeuge, 3.057 Gefallene

THEODOR FONTANE MARITIM

„Steig' ich zu Schiff?"

Als Schriftsteller ist der Brandenburger Theodor Fontane aus der deutschen Literatur nicht wegzudenken. Mit seinen Büchern hat er sich auch einen Platz in der deutschen Marinegeschichte erschrieben. Hier einige Beispiele von seinen Ausflügen in die weite Welt der Seefahrt

Von Kapitän zur See Dr. Jörg Hillmann

Als in der Nacht vom 9. auf den 10. August 1841 auf dem Erie-See ein Raddampfer mit dem Namen *Erie* in Brand geriet, versuchte der Steuermann Luther Fuller die acht Seemeilen entfernte Küste bei Erie zu erreichen. Unglücklicherweise gelang es ihm nicht. Von den bis zu 300 Menschen an Bord überlebten lediglich 29. Fuller blieb aufopferungsvoll auf seinem Posten und kam ebenfalls ums Leben.

Theodor Fontane widmete sich diesem Ereignis und würdigte den heldenhaften Einsatz des Steuermanns in seiner Ballade „John Maynard", die erstmals 1886 erschien. Aus dem Raddampfer *Erie* machte Fontane allerdings die *Schwalbe*, die sich im Gegensatz zur wirklichen Begebenheit auf dem Weg nach Buffalo befand und das rettende Ufer erreichte – in der Ballade überleben alle Passagiere. So stilisierte Fontane die Heldentat eines Einzelnen, der sich für die Gesamtheit aufopferte und bis zum Ende seine Pflicht erfüllte. Von Fontane ein gern verwendetes Thema, das häufig mit tiefer Vaterlandsliebe verbunden wurde.

Geschichts- und heimatverbunden

Fontane war ausgesprochen heimatverbunden und schrieb viele Erzählungen und Balladen, die in der Mark Brandenburg handelten. Inspiriert durch zahlreiche Reisen nach Skandinavien, schrieb er auch über nordische Landschaften, Ereignisse und Persönlichkeiten. So widmete er eine Ballade dem norwegischen Gudbrandsdalen, das mit 320 Kilometern längstes Tal Norwegens ist. Mit Blick auf nordische Persönlichkeiten ist die Ballade über Olav Kragebeen hervorzuheben, die von der letzten Schlacht und dem Tod von König Olav I. Tryggvasons im Jahre 1000 handelt.

In weiteren Balladen würdigte Fontane den Wikingerkönig Sven I. „Gabelbart" (963–1014), der zahlreiche Invasionsversuche gegen England durchgeführt hatte.

Noch einen weiteren außergewöhnlichen Mann verewigte Fontane mit einer eigenen Ballade. Sie trägt den Titel „Admiral Herluf Trolles Begräbnis". Herluf Trolle lebte von 1516 bis 1565; er war ein dänischer Admiral und Seeheld im „Dreikronenkrieg".

Unter dem Oberbefehlshaber der dänischen Flotte, Admiral Peder Skram, wurde Trolle im Jahr 1559 Inspekteur der Flotte und folgte ihm als Oberbefehlshaber 1563. In dieser Position führte er die dänische Flotte und ihre Verbündeten in mehreren Seeschlachten gegen Schweden. Trolle war in Dänemark auch wegen seiner Frömmigkeit und seines selbstlosen Einsatzes für die Reformierung des Bildungswesens angesehen.

Die dänische Marine benannte 1899 das erste Küstenpanzerschiff der *Trolle*-Klasse nach ihm. 1967 stellte die Königlich-Dänische Marine eine Fregatte der *Peder-Skram*-Klasse auf seinen Namen in Dienst. Bis 1990 nahm die *Herluf Trolle* an zahlreichen internationalen Manövern teil und operierte auch häufiger mit deutschen Einheiten.

In einer seiner längsten Balladen über Persönlichkeiten wandte Fontane allerdings den Blick nach England und beschrieb die letzte Nacht von Sir Walter Raleigh, dem berühmten Seefahrer und Entdecker, der am 29. Oktober 1618 in London hingerichtet worden war. In gleicher Weise schrieb Fontane über Oliver Cromwells letzte Nacht. Und über das Begräbnis des britischen Generals Sir John Moore in La Coruna verfasste Fontane ebenfalls eine Ballade und tat es damit dem irischen Priester und Dichter Charles Wolfe gleich. ⚓

OHNE MARITIME WURZELN: Obwohl der Dichter Theodor Fontane (1819–1898) keinen direkten Bezug zur See- und Schifffahrt hatte, nahm er auch Themen aus dieser für ihn eigentlich fremden Welt auf

Foto: Interfoto/Sammlung Rauch

SCHICKSALHAFT: Der Raddampfer *Erie*, der 1841 auf dem Erie-See in Brand geriet, und seines heldenhaften Steuermanns war die Vorlage für Fontanes Ballade „John Maynard"
Foto: picture-alliance/Heritage Images

***John Maynard** war unser Steuermann,*
Aushielt er, bis er das Ufer gewann,
Er hat uns gerettet, er trägt die Kron',
Er starb für uns, unsre Liebe sein Lohn.
John Maynard.
[…]
Der Zugwind wächst, doch die Qualmwolke steht,
Der Kapitän nach dem Steuer späht,
Er sieht nicht mehr seinen Steuermann,
Aber durchs Sprachrohr fragt er an:
„Noch da, John Maynard?"
„Ja, Herr. Ich bin."
„Auf den Strand! In die Brandung!"
„Ich halte drauf hin."
Und das Schiffsvolk jubelt: „Halt aus! Hallo!"
Und noch zehn Minuten bis Buffalo.
„Noch da, John Maynard?" Und Antwort schallt's
Mit ersterbender Stimme: „Ja, Herr, ich halt's."
Und in die Brandung, was Klippe, was Stein,
Jagt er die Schwalbe mitten hinein,
Soll Rettung kommen, so kommt sie nur so.
Rettung: der Strand von Buffalo.
Das Schiff geborsten. Das Feuer verschwelt.
Gerettet alle. Nur einer fehlt!

***Swend Gabelbart**, über Sund und Belt,*
Er siegreich das Zepter von Dänemark hält,
Seine Schiffe von Insel zu Insel ziehn,
Unterworfen ist Wendland und Julin,
Und nun gen Westen, über das Meer
Jagt er, der Schrecken vor ihm her,
In die Themsemündung fährt er ein,
Ganz London ist ein Feuerschein.
Und nun zu Ross und nun zu Hauf,
Essex und Norfolk zieht er hinauf
Und mit Zechgenossen und Kumpanei
Reitet er ein in Sankt-Edmunds-Abtei.

***Olaf Kragebeen** blickt auf Land und See:*
Stawanger-Fjord liegt noch im Schnee,
Schnee die Felsen und Schnee die Bucht,
Und doch ist der Winter schon auf der Flucht,
Von Westen weht's – einen Frühlingston,
Ich fühl ihn in Luft und Sonne schon,
Und das Meer ein Spiegel … Steig' ich zu Schiff?
Überrasch' ich den Feind auf Kongens-Kliff?
[…]
Und als er so sprach, und als er so sann,
Erik Karl, sein Freund, tritt an ihn heran,
„König Olaf, der Däne spielt um sein Glück,
Im Öresund hielt's ihn nicht länger zurück.
Aus der Kjöge-Bucht, aus dem Wassersack,
Ist er hinaus ins Skagerrak,
Hundert Schiffe führt er, zehntausend an Bord –
Auf Olaf, auf, aus Stawanger-Fjord."

Und der König steigt hinab an das Meer,
Seine Krähen kreischen um ihn her,
Er hört nicht mehr ihr schrill Geschrei,
„Erik Karl", so spricht er, „Du bist mit dabei,
Du folgst. Ich führe den ersten Stoß,
Und wankt der Däne, so brichst Du los,
Ihr letztes Schiff, es muss in den Grund,
Nichts darf heim in den Öresund."
[…]
Olaf Kragebeen aber, des Schiffes Mast,
Hält sein Arm nicht länger umfasst,
Er schreitet bis zu des Schiffes Bug,
Statt der Krähen umschwirrt ihn ein Mövenzug,
Immer dichter flattert es um ihn her,
„Weiße Wogenkinder, Euch sendet das Meer,
Es ruft mich, – mein Glück einst, nun mein Grab."
Und in goldener Rüstung stieg er hinab.

TANKER *LEROS*: Der Grieche gehörte zu einer Serie von 15 Tankern, denen man bewusst das Aussehen von Frachtern gegeben hatte, um sie vor U-Boot-Angriffen zu schützen. 1953 hat *Leros* mit dem Riff vor Scharhörn zu kämpfen

Artists Impression: Peter H. Block

GESTRANDET AUF SCHARHÖRN-RIFF

Im Griff des

Glück im Unglück für den griechischen Tanker *Leros*, der Anfang 1954 bei Scharhörn auf Grund lief und leck schlug. Nach fünf Tagen missglückter Bergungsversuche und einer drohenden Ölpest für den Cuxhavener Strand konnte das Schiff freigeschleppt werden

Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

„Der Januar 1953 wird als Katastrophenmonat in die Geschichte der Seefahrt eingehen. Allein in den ersten 20 Januartagen haben die New Yorker Schiffsversicherungen 48 gesunkene oder beschädigte Schiffe registriert."
So war es in einer Mitteilung der amerikanischen Presseagentur Associated Press in New York am 25. Januar 1953 zu lesen. Schon in den Wochen zuvor hatte es eine lange Reihe von Unglücksfällen gegeben, etwa die Strandung des französischen Luxusdampfers *Champollion*, der vor der Küste Beiruts im Sturm auf ein Riff gelaufen und mittschiffs auseinandergebrochen war. Oder der Untergang des holländischen Dampfers *Klipfontein* vor der Küste von Mozambique; das deutsche Motorschiff *Melanie Schulte* – spurlos verschwunden im Nordatlantik. Leider gehören solche Unglücksfälle auf See keineswegs zu den Seltenheiten, denn mit der Zunahme der Weltschifffahrt steigen auch deren Verluste, sei es bedingt durch Umwelteinflüsse oder schlicht durch menschliches Versagen. Das liegt in der Natur der Sache.
Und auch der folgende Winter 1953/54 machte da keine Ausnahme. Kaum ein Tag verging, ohne dass nicht irgendwo auf den nördlichen Breiten ein SOS-Ruf durch den Äther schwirrte, und gleich die ersten Tage des neuen Jahres 1954 brachten einen eisigen Sturm, der über der Nordsee, über Südnorwegen und der Ostsee wütete. Er trieb schwere Seen durch die Deutsche Bucht und peitschte sie in das Gebiet der Elbe- und Wesermündungen hinein – dort, wo die gefürchteten Treibsände wie der Große Vogelsand die Schifffahrtswege einengten – Mahlsände, die ein aufgelaufenes Schiff nicht mehr freigeben. Dort liegt auch das Scharhörn-Riff, eine Untiefe in der Elbmündung, die schon seit Urzeiten zahllosen Schiffen, die der tückische Mahlsand in sich hineingesogen hat, zum Verhängnis geworden ist.

Wahre Geschichten
Persönliche Schicksale

Mahlsands

UNGLÜCKSJAHR 1953: Der holländische Dampfer *Klipfontein* ging vor der Küste von Mozambique unter. Das folgende Jahr 1954 war nicht viel besser
Foto: picture-alliance/arkivi

Montag, 4. Januar 1954. Der seit Tagen über der Nordsee wütende Sturm hatte sein Gebaren nicht verändert. Mal blies er mit solcher Kraft, dass die Luft zu beben schien und gleich einer festen Masse wuchtig gegen die Bordwände prallte, schwächte sich dann um zwei bis drei Windstärken ab, als wolle er nur Atem holen, um dann unvermittelt mit orkanartigen Böen über das unglückliche Schiff herzufallen, dessen Skipper es wagte, seiner Urgewalt zu trotzen. Und der *Leros* erging es nicht anders. Mühsam kämpfte der griechische Tankdampfer gegen die aufgewühlten Fluten, die ihm die Einfahrt in die Elbe verwehrten. Auf seinem Weg vom Schwarzen Meer nach Stockholm musste er mit seinen 8.500 Tonnen Masut durch den Nord-Ostsee-Kanal, aber das ließ der vehement aus Nordost blasende Sturm einfach nicht zu. Dabei hatte der Tanker die Elbmündung schon erreicht, und Kapitän Papageorgio wähnte sich bereits auf dem sicheren Schifffahrtsweg nach Brünsbüttel, als die verdammten Orkanböen wieder einsetzten und sein Schiff im Verein mit dem Ebbstrom zurücktrieben, es weiter südwestlich versetzten. Dabei stand der Geberhebel des Maschinentelegrafen längst auf *full ahead*, aber gegen diese entfesselten Naturgewalten kam der 35 Jahre alte Tanker mit seiner 2.800-PS-Kolbendampfmaschine einfach nicht an.

Kapitän Papageorgio hätte heulen können vor Wut.

„Mehr Dampf – mehr Dampf!“, brüllte er ins Sprachrohr zum Maschinenleitstand. „Wir treiben ab!“

„Wir sind schon über dem roten Strich!“, brüllte der Assi zurück. „Mehr geht nicht, sonst fliegen uns die Kessel um die Ohren!“

„Verdammt, verdammt!“ Die Augen irrten über die Brücke, suchten nach einem Ausweg aus dieser fatalen Lage. Der Blick durch die mit salzigen Schlieren bedeckten Brückenfenster zeigten dem Kapitän nur eine sturmgepeitsche, weißschäumende Fläche. Durch den Vorhang der mit Hagel und Graupeln vermischten Regenschauer, die prasselnd über Deck und Brücke jagten, konnte er voraus eben noch das Licht des Feuerschiffes Elbe 2 ausmachen. Er stutzte, ihm war, als wandere das Leuchtfeuer nach Backbord aus, aber das konnte nicht sein. Und dann sah er die See, die sich in Luv wie ein Berg erhob und auf sein Schiff zuwälzte – brüllend und fauchend, mit einem Kamm, der nur aus Gischt zu bestehen schien. Rasend schnell war sie da, und der Skipper fühlte, wie er mitsamt seinem Schiff angehoben wurde, bis die See unter seinem Kiel durchgerauscht war und es wieder abwärts ging; wie in einem Fahrstuhl, nur dass der nicht so hart aufsetzte wie sein Tanker.

„Aufgelaufen!“ Irgendwer auf der Brücke hatte es gesagt, und die Männer hatten es gemerkt an dem brutalen Stoß, der von unten gekommen war. Ihr Dampfer schwamm nicht mehr, er saß fest auf einem Riff. Wie konnte das sein?

„Scharhörn-Riff!“, wusste der Navigationsoffizier. „Durch Sturm- und Stromversetzung sind wir dem Riff zu nahe gekommen, und die letzte See hat uns draufgesetzt.“

„Dann kommen wir doch sicher auch wieder runter“, versuchte der Kapitän das Dilemma herunterzuspielen. „Wir müssen nur auf die Flut warten, aber versuchen wir es erstmal mit der Maschine.“

Entweder war Papageorgio völlig ahnungslos, in welch gefährliche Lage sein Schiff geraten war, oder er unterschätzte die tückischen Mahlsände ganz erheblich. Durch die ständigen Strömungen des Wassers lassen sie ein aufgelaufenes Schiff infolge seines Gewichts immer tiefer einsinken und türmen sich dabei an den Bordwänden auf, halten so ihr Opfer wie mit eisernen Klammern fest und begraben es schließlich unter sich. Eigentlich nicht vorstellbar, dass der Grieche die weittragenden Folgen eines Festkommens im Treibsand nicht kannte, oder aber er orientierte sich an dem Frachter *Traunstein* der Bremer Roland-Linie, der in der Frühe des gleichen Tages zwei Seemeilen weiter südlich ebenfalls auf dem ausgedehnten Riff festgekommen war. Der hatte es geschafft, nach Leichtern von 80 Tonnen Fracht aus eigener Kraft wieder flott zu werden, um sich dann von zwei Schleppern auf den Haken nehmen zu lassen.

„Was der kann, können wir doch auch!“, war sich Papageorgio sicher beim Anblick des Schleppzuges, der sich an ihm vorbei gegen den eisigen Nordost elbeaufwärts nach Cuxhaven kämpfte. „Maschine AK voraus!“

Das Rumoren der auf Volllast laufenden Schraube war bis auf die Brücke zu hören; ein Geräusch wie beim Zahnarzt, minutenlang. Aber der Tanker bewegte sich um keinen

Zentimeter. Im Gegenteil: Das von der Schraube angesaugte Wasser beförderte auch den Treibsand unter dem Heck achteraus, sodass das Hinterschiff nur noch tiefer sackte. Das sah man auch auf den beiden Schleppern *Danzig* und *Taucher O. Wulf 3*, die sich mit der *Traunstein* abmühten.

„Ja, ist der denn verrückt? Der baggert einen Dampfer nur noch tiefer ein!"

Der hinzukommende Schlepper *Möwe* mit Bergungsinspektor Kapitän Kräft der Bugsier Reederei und Bergungs AG wurde zur *Leros* beordert, obwohl der Funker noch keinen Notruf des Griechen aufgefangen hatte. Und Kapitän Kräft war auch sofort klar, in welch gefährlicher Lage sich das Schiff befand. Nur wusste er noch nicht, dass es sich um einen Tanker handelte, dazu noch einen mit 8.500 Tonnen Masut, einem äußerst zähflüssigen Erdölrückstand. Das Schiff saß fest auf dem Riff. Hart prallten die aus Nordost kommenden Seen gegen seine Backbordseite, ließen es jedes Mal in allen Fugen erzittern und schickten hohe Gischtwolken über Decks und Aufbauten.

„Vorsichtig längsseit gehen!", wies er den Schlepperkapitän an, der sich unter ständigem Loten an den Havaristen herantastete. Der knurrte nur etwas von „hev doch schon hunnertmol mokt" und arbeitete sich in Lee an den Griechen heran, wo man die Absicht erkannte und die Lotsenleiter ausbrachte. In einem günstigen Moment sprang der Bergungsinspektor über, wurde von kräftigen Fäusten in Empfang genommen und über das Schanzkleid gehievt. Auf der Brücke erwartete er ob der schnellen Hilfe erfreute Gesichter, wurde aber enttäuscht. Ablehnung schlug ihm seitens des Kapitäns entgegen. Der betrachtete ihn als Eindringling, nur darauf bedacht, schnell ein gutes Geschäft abzuschließen; praktisch im Vorbeigehen. Das ließ er auch den Inspektor spüren und lehnte die angebotene Schlepperhilfe rundweg ab. Das hatte Kräft noch nicht erlebt.

„Kapitän, Sie bringen Ihr Schiff in größte Gefahr!", warnte er eindringlich. „Wenn Sie noch länger zögern, sich abschleppen zu lassen, müssen Sie mit dem Verlust Ihres Schiffes rechnen. Es wird entweder völlig versanden oder es bricht durch. Eines von beiden, aber verlieren werden Sie es!"

Der Grieche blieb stur. Vielleicht hatte er auch nicht die Courage, alleine eine Entscheidung zu treffen, die den Reeder viel Geld kosten würde.

„Ich werde meinem Reeder telegrafieren und warte seine Entscheidung ab", beschied er Kapitän Kräft. „Bis dahin werde ich versuchen, ohne fremde Hilfe vom Riff herunterzukommen. Guten Tag, Herr Bergungsinspektor."

Das war deutlich. Kapitän Kräft musste einsehen, dass er hier nicht weiterkam, dass er auf verlorenem Posten stand. Ohne ein weiteres Wort verabschiedete er sich und verließ die schwankende Brücke. Dabei spürte er deutlich die Grundstöße des aufsitzenden Rumpfes und fragte sich, wie lange das die Nieten und Verbände des 1919 gebauten Schiffes noch aushielten. Allzu lange sicher nicht, und dann mussten die Rettungskreuzer der DGzRS wieder raus und selbst das Leben ihrer Besatzungen riskieren; nur wegen eines sturen, entscheidungsschwachen Kapitäns.

„Er will unsere Hilfe nicht." Wieder zurück an Bord des Schleppers, schüttelte sich der durchweichte Inspektor wie ein nasser Hund. „Der Kerl ist einfach zu stur. Entweder hat er Angst vor seinem Reeder, oder er meint, wir zweifeln an seinen Fähigkeiten. Zwingen können wir ihn nicht, also lassen wir ihn. Mir tut es nur leid um seine Leute."

„Dann ist es wohl besser, wir bleiben in der Nähe."

„Ja, Käpt'n", nickte Kräft. „Wir bleiben auf jeden Fall in Wartestellung, denn alleine kommt der da mit seinem Dampfmaschinchen nicht runter. Was der Sand einmal hat, das hält er fest."

Papageorgio war da anderer Meinung. Er fuhr jetzt mehr als 40 Jahre zur See, hatte so manchen Sturm abgeritten und war auch als Kapitän bisher noch mit allen Problemen fertiggeworden, da würde er dieses wohl auch noch überstehen. Gut, er war vom Sturm auf das Riff gedrängt worden und saß jetzt fest. Aber was hätte er denn tun sollen – Anker werfen? Der hätte in dem Treibsand auch nicht gehalten, und so musste jetzt der Reeder über das weitere Vorgehen entscheiden. Aber vielleicht brauchte er auch nur bis zum nächsten Hochwasser zu warten, und sein Schiff käme dann von ganz alleine wieder flott; der mittlere Tidenhub betrug hier immerhin drei Meter, und mithilfe der Schraube müsste es dann doch möglich sein, von dem verdammten Riff herunterzukommen. Also wartete er. Die Tide dauerte sechs Stunden, die waren bald vorbei. Dann musste er nur die Viertelstunde Stillwasser noch abwarten und bekam schließlich mit der einsetzenden Flut wieder Wasser unter dem Kiel. Das dauerte allerdings auch wieder sechs Stunden bis zum Höchststand.

Es waren kostbare Stunden, die jetzt vergingen. Stunden, in denen die *Leros* durch die vom Seegang ausgelösten Bewegungen immer tiefer sackte, obwohl ihr von den Schleppern schon längst hätte geholfen werden können. Aber die Chance war vertan, jetzt würde es schwerer, wenn nicht gar unmöglich werden.

> **„Ich warte die Entscheidung meines Reeders ab. Bis dahin werde ich versuchen, von dem Riff herunterzukommen"**
>
> Der Kapitän der *Leros*

Nach Einsetzen der Flut ließ Papageorgio wieder mit der Maschine angehen, um endlich freizukommen. Aber auch Sturm und Seegang hatten zugelegt. Der mit Orkanstärke blasende Nordost stemmte sich dem auflaufenden Wasser entgegen, und hier vermochte selbst die Kraft der wild mahlenden Schraube nichts auszurichten. Mit jedem Brecher, der mit elementarer Wucht gegen den Tanker prallte, wurde dieser nur noch weiter auf das Riff geschoben. Nach sechs Stunden kenterte der Strom, das Wasser drängte wieder aus der Elbmündung heraus.

„Leichte Steuerbord-Schlagseite hat er", kommentierte der Schlepperkapitän, der mit Kapitän Kräft geduldig die Tide abgewartet hatte. „Demnach dürfte er schon leckgeschlagen sein."

FEUERSCHIFF *ELBE 2*: Die Position befand sich sechs Seemeilen östlich der Position von *Elbe 1*. Das letzte Feuerschiff *Bürgermeister Bartels*, *Elbe 2* angesprochen, lag von 1945 bis 1974 auf dieser Station

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

„Nein, glaub ich nicht." Der erfahrene Bergungsinspektor schüttelte den Kopf. „Der Strom wird das Schiff bereits unterspült haben, das ist das Problem. Jetzt wird die Bergung noch schwieriger werden. Wenn der Grieche heute morgen zugestimmt hätte, wäre die Arbeit schon erledigt. Aber egal, wir bleiben in der Nähe, denn runter muss er da. Wenn der durchbricht, versaut der uns mit seinem Öldreck die ganze Küste."

Also warteten sie, denn selber tätig werden durften sie nicht. Der Grieche war im Zugzwang; er musste den Bergungsschlepper anfordern und den Bergungsvertrag unterschreiben. Und das tat er dann auch. Gegen 19 Uhr, als auch das neue Hochwasser für Schiff und Besatzung immer noch keine Erlösung aus der prekären Lage brachte, musste Kapitän Papageorgio einsehen, dass er den Kampf mit den Urgewalten des Meeres diesmal verloren hatte. Schweren Herzens ließ er den Funker rufen: „Geben Sie mit der Signallampe rüber: Erbitte Schlepperhilfe!"

Spät kommt ihr, doch ihr kommt!", konnte sich Kräft nicht verkneifen.

„Wie bitte?"

„Schiller, Piccolomini", belehrte Kräft. „Passte gerade. So, und nun bringen Sie mich wieder in Lee längsseit!"

Er war weit davon entfernt, Befriedigung zu äußern. Eher Erleichterung, dass der Grieche letztlich doch zur Einsicht gekommen war, der Bergung zugestimmt und damit wahrscheinlich die Küste vor einer Ölpest bewahrt hatte. Denn Masut war ein Teufelszeug, ein äußerst zäher und klebriger Mix aus Erdölrückständen und anderen Ölen, der erst auf über 50 Grad Celsius erhitzt werden musste, um ihn überhaupt pumpen zu können. Mit dem vorbereiteten Bergungsvertrag erschien der Inspektor auf der Brücke des Griechen, wo ihn Kapitän Papageorgio auch anstandslos unterschrieb. Damit war die erste Hürde genommen, den Rest würden die Schlepperkapitäne mit ihren erfahrenen Crews schon machen. Auf die kam es jetzt an, denn so ein Bergungsvertrag enthielt auch immer die Klausel „no cure – no pay", kein Erfolg – dann auch keine Bezahlung. Egal, was die Schlepper jetzt an Zeit, an Gerät und an Treibstoff investierten; hatten sie keinen Erfolg, dann blieben sie auf den Kosten sitzen. Das Risiko lag jetzt beim Bergungsunternehmen.

Wieder an Bord der *Möwe*, koordinierte der Inspektor über Funksprech die weitere Arbeit der von Bugsier herbeigerufenen Schlepper: „*Wotan* setzt sich an Backbord vor den Tanker, und *Goliath* arbeitet als Kopfschlepper, dann sollte es klappen. Die Trossen übergibt der kleine *Wulf 2*, der hat den geringsten Tiefgang. An die Arbeit, Leute! Nutzen wir das Hochwasser aus, bevor uns der Vogel noch auseinanderbricht!"

Nacheinander übernahm *Taucher O. Wulf 2*, mit 73 BRT der Zwerg in dieser Schlepperrunde, die Trossen der größeren Bergungsschlepper und ließ sie mit den Ankerketten des Tankers als Schleppketten zusammensetzen. Erst die Trosse der *Wotan*, dann die der *Goliath*. Das ging auch trotz Sturm und Seegang relativ rasch und reibungslos vonstatten. Als dann auf *Wotan* das Typhon als Startsignal aufheulte, gingen die Maschinentelegrafen auf AK voraus. Die Schrauben kreisten in höchsten Umdrehungen, mit bebendem Achterschiff stemmten sich die Schlepper wie wütende Flusspferde gegen die Seen und zerrten mit kochendem Schraubenwasser an den Trossen, und auch der Tanker bemühte sich, mit der eigenen Schraube die Zugkräfte der PS-starken Schlepper zu unterstützen. Eine volle Stunde quälten sich die beiden Schlepper mit dem Tanker ab, ohne ihn auch nur eine Handbreit von der Stelle zu bekommen. Währenddessen donnerten die Brecher weiter mit unverminderter Wucht gegen seine Bordwand und begannen, seine Aufbauten zu zerschlagen. Stück für Stück wurde von überkommenden Brechern heruntergerissen und vom heulenden Sturm davongetragen.

„Der verdammte Zossen sitzt fest wie angenagelt", fluchte der Inspektor und warf einen bösen Blick auf den widerspenstigen Havaristen. Dabei fiel ihm auf, dass der sich in völliges Dunkel gehüllt hatte. Die Positionslampen an den Brückennocken leuchteten nicht mehr, und

auch die beiden roten Lichter im Mast als Fahrtstörungssignal waren erloschen. „Was zum Teufel ist denn nun schon wieder los?“

Wassereinbruch im Maschinenraum, erfuhr er über Funk. Eine außenbords führende Rohrleitung war unter den ständigen Grundstößen gebrochen, die auch die Hauptdampfleitungen von den Kesseln gerissen hatten. Kaltes Seewasser und kochend heißer Dampf strömten in Heiz- und Maschinenräume, setzten das Stromaggregat unter Wasser – Kurzschluss, aus! Kein Strom, kein Licht. Finsternis! Nur noch die Scheinwerfer der Schlepper beleuchteten gespenstisch die Szene.

„Schleppversuch abbrechen!“, ordnete der Inspektor an, ließ sich zum Griechen übersetzen und inspizierte das Schiff. Das Ergebnis war ernüchternd: „Hier geht vorläufig gar nichts mehr“, berichtete er dem Kapitän. „Der Sand hat Ihr Schiff bereits unterspült, es liegt schon hohl und biegt sich sichtbar durch. Daher sind auch die Flanschen von den Kesseln abgerissen, die Außenhaut zeigt auch schon Risse. Wir müssen damit rechnen, dass Ihr Schiff auseinanderbricht, und ich kann Ihnen nur raten, die Besatzung von Bord zu geben. Rettungskreuzer sind schon vor Ort.“

Kapitän Papageorgio war am Boden zerstört. Eine Katastrophe begann sich abzuzeichnen, die über das Ausmaß eines üblichen Schiffsverlustes weit hinausging, und langsam dämmerte es ihm, dass er daran nicht ganz unschuldig war. So tat er jetzt das einzig Richtige: Er befahl die Besatzung von Bord bis auf seine beiden Offiziere, den Koch und den Funker, und überließ alles weitere dem Bergungsinspektor. Aber erst kam noch die Stunde der Seenotretter. Ohne gerufen worden zu sein, waren die beiden Rettungskreuzer *Juist* und *Hindenburg* von ihrer Station Cuxhaven aus zu Hilfe geeilt und nahmen jetzt in Lee des Tankers die Leute über. Keine leichte Arbeit für die Männer auf ihren wild auf und nieder hüpfenden Booten, aber sie waren durch die harte Schule unzähliger Rettungseinsätze gegangen und absolute Profis. Die Besatzungsmitglieder wurden problemlos übernommen und nach Cuxhaven in die Obhut des Seemannsheims gebracht. Wegen der Dunkelheit ließ Inspektor Kräft die Bergung abbrechen und ging für den Rest der Nacht mit den Schleppern auf der Reede von Neuwerk zu Anker.

Dienstag, 5. Januar 1954. Der Sturm hatte sich ausgetobt, es wehte nur noch mit Stärke vier bis fünf, sodass mit dem nächsten Hochwasser wieder normale Höhe erreicht werden könnte. Erleichterung auch bei Kräft, der aber dann feststellen musste, dass auf dem Tanker Maschinen- und Heizräume vollgelaufen waren. Er saß jetzt umso fester „auf Schiet“.

„Dann müssen wir ihn lenzen und abdichten!“

Gesagt, getan. Nur konnten die großen Bergungsschlepper mit ihren leistungsstarken Pumpen aufgrund ihres großen Tiefgangs nicht nahe genug an den Tanker heran, also mussten die kleinen Schlepper ihre transportablen Pumpen übergeben, die dann auf der Zylinderstation des Havaristen aufgebaut wurden. Drei weitere Pumpen kamen vom *Taucher O. Wulf 2* an Bord, ebenfalls Schwergewichte, die im immer noch herrschenden Seegang in mühseliger Arbei an Bord gehievt werden mussten. Auch das gehörte zur Arbeit der Bergungsschlepper. Das Schleppen selbst war seemännisches Können, gepaart mit einem schon fast tierhaften Instinkt für Gefahrensituationen. Aber die damit verbundene Arbeit war körperliche Schwerstarbeit, die geleistet werden musste bei Wind und Wetter, in strömendem Regen oder eiskalten Gischtschauern auf schwankendem, überflutetem Deck, ohne geregelte Arbeitszeit – und letztlich für nichts und wieder nichts, wenn das Schleppobjekt verloren ging. *No cure – no pay!*

Als nach Anschlagen der Schläuche die Pumpen endlich mit ihrer Arbeit begannen, strömte das Wasser in dicken Strahlen außenbords. Den Strom für die Pumpen lieferte die *Goliath*, die mit der *Möwe* in Lee des Griechen festgemacht und zu „baggern“ begonnen hatte. Dabei ließen die Schlepper ihre Schrauben im Rückwärtsgang laufen, um mit dem dabei entstehenden Sog den Mahlsand von der Bordwand des Tankers fortzuschleudern; eine Arbeit, die von etwa zwei Stunden nach Niedrigwasser bis in die darauffolgende Nacht dauerte. Dabei ließ die hohe Dünung die *Möwe* wiederholt schwer auf Grund stoßen, sodass der Inspektor sie vorerst vom Baggern abzog.

> **„Schleppversuch abbrechen! Hier geht vorläufig gar nichts mehr. Der Sand hat das Schiff schon unterspült“**
>
> Anordnung des Inspektors

Der Morgen des 6. Januar brachte den Bergungsschlepper *Danzig*. Er hatte die *Traunstein* nach Cuxhaven gebracht und kam mit einem aus Tauchern und Bergungsmaschinisten bestehenden Arbeitskommando zurück, das er auf der *Leros* absetzte. Die Männer sahen sich in den gefluteten Räumen um und berichteten: „So, wie es aussieht, hat sich der Wasserspiegel um gut zweieinhalb Meter gesenkt, sodass wir an die Lecks drankommen und abdichten können. Das Problem ist jetzt nur noch die dicke Ölschicht, die sich auf alles gelegt hat. Aber das kriegen wir auch geregelt.“

„Dann mal flott, Leute!“, drängte Kräft. „Die Wetterfrösche haben ein neues Sturmtief aus Nordwest gemeldet, und wenn bis dahin der Zossen nicht schwimmt, wird’s zappenduster.“

Mit dem Lenzen der Maschinen- und Heizräume war der Tanker auch um etliche Tonnen leichter geworden, und Kräft befürchtete, dass die immer noch hochgehende See ihn weiter auf das Riff schieben würde. Was also tun? Hinter seiner Stirn arbeitete es, er nahm die Seekarte zu Hilfe und suchte nach einer Lösung. „Einer der großen Schlepper muss einen Anker ausbringen, am besten hier.“ Er wies auf einen Punkt, etwa eine Viertelmeile nordwestlich des Havaristen. „Da müsste der Anker fassen, und den vertäuen wir dann mit einer Stahltrosse am Heck des

UNERMÜD-LICHER HELFER: **Der Seenotkreuzer *Hindenburg*, hier 1952 im Hafen von Helgoland, war auch 1954 zur Stelle**

Foto: picture-alliance/ Jochen Blume

Dampfers, dann kann er sich nicht mehr rühren.– Ja, so müsste es gehen."

Und so ging es auch. An der bezeichneten Stelle außerhalb des Mahlsands wühlten sich die Flunken des schweren Ankers in den Grund, die armdicke Stahltrosse wurde an den Heckpollern des Griechen belegt und steifgeholt. Nun saß er fest, konnte auch nicht um einen Zentimeter fortbewegt werden, obwohl die aufgepeitschten Wogen sich weiter an seiner Bordwand brachen und sich hoch aufgischtend in seinen noch stehenden Aufbauten austobten.

„Das wäre geschafft!" Aufatmend schob sich der Inspektor seinen Elbsegler in den Nacken. „Wenn jetzt alle Schlepper mit anpacken, müssten wir ihn beim kommenden Hochwasser freikriegen."

Das wäre in der Nacht zum 7. Januar, und für diesen hoffentlich finalen Schleppversuch wollte Kräft möglichst viele Schlepper an den Trossen haben. Jede Pferdestärke zählte, sodass bei auflaufendem Wasser der Grieche vom Riff herunterzuholen sein müsste. Es wurde eine lange, scheußliche Nacht, in der sich die Bergungsschlepper treiben ließen und dabei bestmöglichst zu navigieren und zu loten versuchten. Immer wieder setzten Schauerböen als Be-gleiter des heulenden Sturmes ein und trieben eisige Vorhänge über die an Deck schwer schuftende Bergungscrew.

Sobald es der Wasserstand nach einsetzender Flut wieder sinnvoll erscheinen ließ, gingen die fünf Schlepper erneut ans Werk. Während *Möwe* und *Goliath* wieder in Lee festmachten und baggerten, setzten sich *Danzig*, *Wotan* und *Wulf 3* nach Übergabe der Schlepptrossen vor den Griechen und begannen zu ziehen. Sie zerrten und zogen mit der ganzen Kraft ihrer PS-starken Maschinen; die Hanftrossen wurden dünn und dünner, die Stahltrossen strafften sich wie Klaviersaiten. Die Schlepperkapitäne arbeiteten virtuos und mit der gebotenen Umsicht; dabei mussten sie höllisch aufpassen, dass ihre im Flutstrom und Winddruck schwojenden Schiffe nicht auch noch miteinander kollidierten. Über den Zustand ihres Schleppobjekts machten sie sich weiter keine Illusionen, denn die Risse in der Außenhaut waren deutlich zu sehen, und durchgebogen hatte sich der Dampfer auch schon – alles untrügliche Warnzeichen. Wenn er jetzt auch noch quer zum Gezeitenstrom geriet, dann konnten sie ihn abschreiben.

Aber vorerst hielt er noch die Bergungsleute auf Trab. Obwohl 7.000 Pferdestärken sich mit ihm abmühten, rührte er sich nicht vom Fleck. Dafür zweimal der peitschende Knall, als die ersten der Stahlleinen brachen und stählerne Blitze in die See fuhren. Damit war auch dieser Versuch misslungen und musste für die Dauer dieses Hochwassers eingestellt werden. Inspektor Kräft ballte die Fäuste in ohnmächtiger Wut. Es musste ganz einfach eine Möglichkeit geben, den verdammten Dampfer vom Riff herunterzuholen … es musste! Nicht auszudenken, wenn der durchbrach und 8.500 Tonnen Schweröl die Nordseeküste für lange Zeit versauten. Aber einen Trumpf hatte er noch im Ärmel, und den zog er jetzt: „Rufen Sie *Seefalke*! Soll sofort kommen!"

Seefalke, der 1924 gebaute, legendäre Schuchmann-Bergungsschlepper, der mit seinen 3.000 PS schon so manche haarige Situation gemeistert hatte. Richard Kräft hatte ihn lange Zeit selbst als Kapitän gefahren, bevor er als Bergungsinspektor die Station Cuxhaven übernahm. Zusammen mit ihm müsste es zu schaffen sein; der angefunkte, auf Borkum-Station liegende Motorschlepper gab auch sofort Verstandenzeichen und warf die Leinen los. Gegen 10 Uhr vormittags war er da, und den Bergungsinspektor übermannten heimatliche Gefühle, als er des großen Schleppers

ansichtig wurde. Der trug auch immer noch das Reedereisymbol auf seinem großen, schwarzen Schornstein: die aufgemalte weiße Flagge mit dem schwarzen S für den Gründer der Reederei, den Ostfriesen Fimmo Wilhelm Schuchmann.

Vorsichtig ging Kapitän Wehlen mit *Seefalke* und seinen 4,40 Metern Tiefgang so nah wie möglich an den Tanker heran, um sich selbst ein Bild zu machen, und traf dann gemeinsam mit Inspektor Kräft die Vorbereitungen für den nächsten Schleppversuch: „*Seefalke* macht mit zwei Stahlleinen und einer Manilatrosse fest, *Wotan* und *Danzig* gleichfalls mit je zwei Drähten und einer Perlontrosse. Als Kopfschlepper sollen *Möwe* auf *Seefalke*, *Wulf 3* auf *Wotan* und *Wulf 2* auf *Danzig* festmachen, *Goliath* baggert. Bis zum nächsten Hochwasser bleiben uns zwei Stunden."

12 Uhr. Die Schlepper zogen an, legten sich mit ihren 10.000 PS in die Trossen und Leinen, die sich bis zum Zerreißen spannten. Dabei scherten die Schlepper nach beiden Seiten aus, zogen nach Backbord und dann wieder nach Steuerbord. Immer größer wurden die Ausschläge, das Material wurde aufs Höchste beansprucht. Es ging auf Biegen und Brechen, der Tanker musste raus aus dem Mahlsand und runter vom Riff. Und dann, als schon keiner mehr daran glaubte, bewegte er sich; zentimeterweise, aber er bewegte sich. Der Kompass zeigte es an: zwei, drei, vier Grad. Bei sechs Grad war Schluss. Das Wasser lief wieder aus der Elbmündung heraus und der Tanker saß wieder fest. Als Erfolg der dreistündigen Schlepparbeit ergaben sich ganze vier Grad, aber die Schlagseite hatte sich um zwei Grad verringert.

Auch der fünfte Versuch beim Mittagshochwasser des 8. Januar brachte keinen Erfolg, sodass man sich am Abend frustriert auf den sechsten Durchgang vorbereitete. Die Bugsier-Reederei hatte mit *Bugsier 2* einen weiteren Schlepper aus Hamburg herbeibeordert, dessen 850 PS hochwillkommen waren. Gegen 1:30 Uhr des 9. Januar wurde das nächste Stauwasser erwartet, da blieben wieder nur zwei Stunden Zeit, den Tanker vom Riff zu holen. Gottlob hatte der Wind etwas nach Westen gedreht, blies aber immer noch mit voller Kraft und jagte zeitweilig dichte Schneeschauer vor sich her. Angesichts der drohenden Ölpest interessierte sich mittlerweile auch die Öffentlichkeit für das Geschehen bei Scharhörn, und die Reporter fragten über Elbe-Weser-Radio nach dem Stand der Dinge.

„Wir hoffen, mit der Westdrehung des Windes mit unseren Bemühungen endlich Erfolg zu haben", gab Inspektor Kräft über den drahtlosen Fernsprecher bekannt. „Ob es gelingt, kann von ein paar Zentimetern Wasser mehr oder weniger abhängen."

Um 1 Uhr legten sich die Schlepper wieder ins Geschirr, zogen mit allem, was sie an PS aufzubieten hatten, an dem Tanker. Und jetzt trug auch das unentwegte Baggern an seiner Bordwand Früchte in Form einer tiefen Rinne, wo der Schraubenstrom den Schwemmsand weggespült hatte.

„Er bewegt sich!" Inspektor Kräft war völlig aus dem Häuschen und hieb dem Schlepperkapitän kräftig auf die Schulter. „Der verdammte Eimer bewegt sich. Endlich haben wir's geschafft!"

Von der Umklammerung des Sandes befreit und im Verein mit dem durch den Winddruck größeren Tidenhub und den weiträumigen Schermanövern der Schlepper war Bewegung in den Tanker gekommen. Er drehte sich; zwar noch langsam und recht widerwillig, aber doch stetig, fügte sich endlich dem Willen der Schlepper und ließ sich herumschwojen. Ein erhebender Anblick für die 200 Männer der Schlepper, die endlich den Erfolg ihrer tagelangen Mühen sahen und den sie ohne Sturm und bei weniger Seegang sicher auch genossen hätten. Aber bei diesen Wetterverhältnissen, bei denen ihre Schlepper zeitweise quer zum Strom und zur See standen, dabei mehr unter als über Wasser fuhren und es der ganzen Erfahrung ihrer Kapitäne bedurfte, um ihre Schiffe in der Gewalt zu behalten und nicht selbst ein Opfer der unersättlichen See zu werden – da waren sie schon froh, wenn sie heil aus dem Schlamassel herauskamen und warm und trocken an der Back einen heißen Tee „mit etwas drin" genießen konnten.

„Das wäre geschafft. Wenn jetzt alle Schlepper anpacken, müssten wir den Eimer beim Hochwasser freikriegen"

Aufatmen beim Inspektor

Aber noch wühlten die Schrauben, zerrten die Schlepper mit ihren bis zum Zerreißen gespannten Trossen an dem Tanker, der sich Ruck um Ruck auf dem Riff drehte, bis er endlich um 2:35 Uhr mit einer sichtbaren Bewegung seines Vorschiffes vom Riff herunter ins Wasser sackte – und schwamm. Er wurde auch gleich ins Fahrwasser der Elbe geschleppt, wo nacheinander die schweren Schleppgeschirre losgeworfen und eingehievt wurden; die brauchte man jetzt nicht mehr.

Danach spannte sich *Danzig* als Kopfschlepper vor den Griechen, während *Seefalke* seine Trosse achtern übergab und sich dann der Schleppzug um 6 Uhr nach Cuxhaven in Bewegung setzte. Witterungsbedingt langsam kam er voran, passierte mittags die Kugelbake und machte 40 Minuten später an der Pier des Steubenhöfts fest.

Die dankbaren, weil von einer Ölpest verschont gebliebenen Cuxhavener Bürger bereiteten den Schlepperleuten einen überwältigenden Empfang. Jedem Crewmitglied wurde eine lebenslängliche Ehrenkurkarte überreicht. Oberbürgermeister Dr. Wachtendorf war da mehr für's Praktische: Er überraschte mit 20 Flaschen Rum.

Die *Leros* wurde nach Löschen der Ladung nach Hamburg geschleppt und eingedockt. Dort stellte man fest, dass sich eine Reparatur des 35 Jahre alten Tankers nicht mehr lohnte. Die Abwracker warteten schon. Bugsier hingegen schloss die Aktion mit einem Gewinnsaldo ab, wovon auch die beteiligten Männer der Bergungscrew einen ansehnlichen Betrag einstecken konnten. ⚓

IN DER NÄCHSTEN AUSGABE: Tragödie im Eis – Fischdampfer *Johannes Krüss* auf Fangreise in Grönland

MARCUS VIPSANIUS AGRIPPA

Admiral des Augustus

Der enge Vertraute von Kaiser Augustus war Initiator beim Bau von Schiffen mit neuartigen Entergeräten und operierte mit seiner Flotte erfolgreich in Illyrien. Nach der epochalen Schlacht bei Actium 31 v. Chr. gab es für die Römer keine Gegner mehr im Mittelmeer

Von Dr. Jann M. Witt

FREUND DES AUGUSTUS: Agrippa (63–12 v. Chr.) bewährte sich in mehreren Schlachten, baute einen sicheren Hafen und eine schlagkräftige Flotte mit leichten Schiffen Foto: picture-alliance/akg/Erich Lessing

AGRIPPAS EPOCHALER SEESIEG: Während die Seeschlachten bei Mylae und Naucholus keine bildliche Überlieferung gefunden haben, ist die von Actium 31. v. Chr. künstlerisch eindrucksvoll wiedergegeben

Foto: picture-alliance/dpa

Marcus Vipsanius Agrippa war einfacher Herkunft; über seinen Vater und seine Familie ist kaum etwas bekannt. Auch über Agrippas frühe Jahre ist wenig überliefert, doch war er offenbar bereits seit seiner Kindheit ein enger Freund von Octavian, dem Großneffen und designierten Erben Julius Caesars.

Im März 44 v. Chr. stürzte die Ermordung Caesars das römische Reich in ein politisches Chaos. Es war nur eine Frage der Zeit, bis der Kampf um die Macht im römischen Imperium erneut entbrennen würde. In dieser angespannten Lage wurde Agrippa für Octavian, der selbst kein Soldat war, zum unersetzlichen militärischen Ratgeber.

Im Jahr 43 v. Chr. schlossen sich Octavian, Marcus Antonius und Caesars Reiteroberst Marcus Aemilius Lepidus zum sogenannten „Zweiten Triumvirat“ zusammen und übernahmen die Macht im Staat. Nun konnte Octavian Rache an den Mördern Caesars nehmen, die sich in den östlichen Provinzen des römischen Reiches eine neue Machtbasis geschaffen hatten.

Flottenbefehlshaber

Nachdem sie ein Heer aufgestellt hatten, zogen Octavian und Antonius gegen die Caesarmörder Cassius und Brutus. Auch Agrippa nahm an diesem Feldzug teil. Vermutlich kämpfte er im Herbst des Jahres 42 v. Chr. in der Schlacht bei Philippi in Makedonien, wo es Octavian und Antonius gelang, Cassius und Brutus eine entscheidende Niederlage beizubringen. Darüber hinaus spielte er eine herausragende Rolle im Feldzug gegen ein Rebellenheer, das sich im Jahr 41 in Italien gegen Octavian erhoben hatte.

Es gelang Agrippa, die Aufständischen in der Stadt Perugia einzuschließen und zur Kapitulation zu zwingen. Im Jahr 40 v. Chr. wurde er zum Prätor gewählt. Die folgenden zwei Jahre verbrachte Agrippa als Statthalter in Gallien, wo er einen Aufstand in Aquitanien niederschlug und die Germanen am Rhein bekämpfte. Nach seiner Rückkehr nach Rom wurde er für das Jahr 37 v. Chr. zum Konsul gewählt, damals das höchste römische Staatsamt.

Liburne.

LIBURNEN: Zunächst meist von illyrischen Seeräubern genutzt, bauten die Römer diesen schnellen Schiffstyp nach und setzten ihn erfolgreich ein. In der Seeschlacht bei Actium bestand die Flotte Oktavians zu einem großen Teil aus den kleinen, aber sehr wendigen, gut zu manövrierenden und mit bis zu drei Riemenreihen bestückten Schiffen. Weiterentwicklung der Liburne war die Dromone. Die Fotos in der Mitte und unten zeigen den Nachbau einer Liburne und originale Überreste im Archäologischen Museum in Zadar

Fotos: Interfoto/Sammlung Rauch, Sammlung *Schiff Classic* (2)

Wenig später wurde Agrippa von Octavian zum Flottenbefehlshaber ernannt, nachdem dieser zur See eine schwere Niederlage gegen Sextus Pompeius erlitten hatte, den letzten großen Gegner des Triumvirats. Bei dieser Gelegenheit bewies Agrippa erstmals sein überragendes Talent als Flottenführer und -organsiator, indem er in kürzester Zeit eine neue Flotte aufstellte.

Neuartige Entergeschosse

Da seine schweren Schiffe denen des Pompeius in Hinblick auf Schnelligkeit und Wendigkeit unterlegen waren, ließ Agrippa sie in der Wasserlinie mit einem Gürtelpanzer zum Schutz vor Rammstößen versehen und entwickelte überdies ein neuartiges Entergeschoss, das aus schweren, eisenbeschlagenen Balken bestand und mithilfe von Wurfmaschinen verschossen wurde.

Agrippas gründliche Vorbereitungen zeigten ihren Wert, als er im Jahr 36 v. Chr. in den Seeschlachten von Mylae und Naulochos vor der Nordküste Siziliens zwei entscheidende Seesiege über den Flottenpräfekten Sextus Pompeius errang, der daraufhin nach Kleinasien floh, wo er auf Befehl des Antonius ergriffen und 35 v. Chr. in Milet hingerichtet wurde.

In den Jahren 35 und 34 v. Chr. nahm Agrippa an Octavians Feldzug gegen die Illyrer teil, die damals im Gebiet des heutigen

LÄSST IHREN GELIEBTEN IM STICH: Im Kampfgetümmel nutzte Kleopatra die Chance, mit ihren Schiffen bei günstigem Wind und gesetzten Segeln ungehindert auszubrechen

Foto: picture-alliance/dpa

SZENISCHE DARSTELLUNG: Die Trajan-Säule in Rom zeigt römische Schiffe im Gefecht; überhöht in der Mitte: Marcus Vipsanius Agrippa

Foto: picture-alliance/Topfoto

Kroatien und Albanien lebten. Hier lernte er wohl auch die Liburnen kennen, kleine und schnelle Schiffe, die von den Illyrern gern für Piratenüberfälle eingesetzt wurden.

Treffen bei Actium

Inzwischen verschärften sich die Spannungen zwischen Octavian und Antonius, ein Machtkampf zwischen beiden schien unvermeidbar. Bereits 36 v. Chr. hatte Octavian Lepidus entmachtet und sich zum unangefochtenen Herrscher im Westen des Reiches aufgeschwungen, während Antonius den Osten regierte. Im Jahr 33 v. Chr. zerbrach das fragile Bündnis mit Antonius, als dieser seine Ehefrau Octavia, die ältere Schwester Octavians, zugunsten seiner langjährigen Geliebten, der ägyptischen Königin Kleopatra, verstieß. Dieser Affront bedeutete Krieg. Agrippa wurde erneut mit dem Oberbefehl über Octavians Seestreitkräfte betraut und machte sich mit seiner üblichen Energie daran, eine neue Flotte aufzustellen.

Die Streitkräfte der Kontrahenten trafen schließlich in der Nähe von Actium am Golf von Ambrakia an der griechischen Westküste aufeinander. Es gelang Octavian und Agrippa, das von Antonius und Kleopatra befehligte Heer von seinen Kommunikations- und Nachschubwegen abzuschneiden. Aufgrund von Hunger, Krankheiten und Desertionen verfügten Antonius und Kleopatra bald nicht mehr über genügend Truppen, um eine Schlacht an Land zu wagen, und so entschlossen sie sich, die Entscheidung auf See zu suchen.

Antonius war siegessicher. Er glaubte, dass Agrippas Siege bei Mylae und Naulochos vor allem dessen größeren Schiffen zu verdanken gewesen waren, und hatte daher ebenfalls eine Flotte von Großkampfschiffen erbauen lassen. Agrippa dagegen zog seine eigenen Schlüsse aus seinem Erfolg – eine Flotte von Liburnen nach illyrischem Vorbild war die Folge.

Am Morgen des 2. September 31 v. Chr. war es so weit: Mit einer Flotte von 200 Schiffen lief Antonius den 260 Schiffen des Agrippa entgegen. Angesichts seiner Mannschaftsverluste hatte Antonius einen Teil seiner Flotte verbrennen lassen, um mit deren Besatzungen die übrigen Schiffe aufzufüllen. Um eine etwaige Flucht zu erleichtern, führten seine Schiffe Masten und Segel an Bord mit, die sonst vor einem Kampf an Land zurückgelassen wurden.

Geschicktes Manövrieren

Stundenlang belauerten sich die beiden Flotten, die sich, jeweils zu drei nebeneinanderliegenden Geschwadern formiert, fast bewegungslos gegenüberstanden. Erst gegen Mittag entbrannte die Schlacht, als es Agrippas Kommandeuren gelang, die feindlichen

Geschwader zu einem Angriff zu verleiten. Agrippa beschloss, es nicht auf einen Enterkampf mit den stark bemannten Schiffen des Antonius ankommen zu lassen, sondern setzte auf die überlegene Manövrierfähigkeit seiner Liburnen. Anstatt die eng geschlossenen feindlichen Reihen anzugreifen, attackierten seine Kapitäne einzelne Schiffe und versuchten, deren Riemen zu zerstören, um sie dadurch bewegungsunfähig zu machen.

Lange wogte der Kampf ergebnislos hin und her, bis Agrippa seinen Kommandanten schließlich den Einsatz von Brandgeschossen befahl, um die feindlichen Schiffe zu vernichten. Da ihre Brandpfeile und Feuertöpfe weiter reichten als die massiven Geschosse des Feindes, konnten Agrippas Männer aus sicherer Entfernung Antonius' Flotte in kürzester Zeit in ein loderndes Gewirr brennender Schiffe verwandeln. Vielleicht hätte das Eingreifen des von Kleopatra befehligten Reservegeschwaders das Blatt noch zu Antonius' Gunsten wenden können.

GROSSE EHRE: Augustus dankte Agrippa die Siege mit lebenslanger Treue. Außerdem zeichnete er ihn mit der *corona navalis* (Schiffskrone) und dem *vexilium caeruleum* (meerblaues Banner) aus Foto: picture-alliance/dpa

Feind geschlagen

Doch anstatt ihrem Liebhaber zu Hilfe zu eilen, gab sie die Schlacht verloren und ergriff die Flucht. Mit ihren Schiffen durchbrach sie die feindliche Linie, setzte die Segel und floh in Richtung Ägypten. Als Antonius Kleopatras Flucht bemerkte, ließ er die Flotte ebenfalls schmählich im Stich; er bestieg ein kleineres Fahrzeug und eilte seiner Geliebten hinterher.

Während sich Antonius und Kleopatra in Sicherheit brachten, vernichteten Agrippas Schiffe ihre nun führerlose Flotte. Gegen Abend zogen sich die wenigen noch intakten Schiffe in die Sicherheit des Golfes von Ambrakia zurück; doch schon eine Woche später kapitulierten sie zusammen mit den kläglichen Überresten von Antonius' Heer. Zum Andenken an seinen triumphalen Sieg über Antonius und Kleopatra ließ Octavian an der Stelle seines Lagers die Stadt Nikopolis gründen.

Gleichwohl wusste Octavian sehr genau, dass er seinen Erfolg in erster Linie Agrippa verdankte, der sich abermals als brillanter Flottenführer erwiesen und die Schlacht mit klarem Blick für die taktischen und strategischen Gegebenheiten geplant und durchgeführt hatte.

Mit der Seeschlacht von Actium war der Bürgerkrieg faktisch entschieden, auch wenn Antonius und Kleopatra die Flucht nach Ägypten gelungen war. Bereits im folgenden Jahr zog Octavian mit einem Heer in das Land am Nil. Am 1. August 30 v. Chr. kapitulierte die ägyptische Hauptstadt Alexandria; Antonius und Kleopatra begingen Selbstmord.

Agrippa im Zenit

Mit dem Sieg über Antonius und Kleopatra war Octavian endgültig alleiniger Herrscher über das Römische Imperium. Gleichsam als Anerkennung der neuen Machtverhältnisse verlieh ihm der römische Senat im Jahr 27 v. Chr. den Ehrentitel „Augustus" („der Erhabene"). Gemeinsam mit ihm stieg auch Agrippa zu höchsten Ehren auf. Als Augustus im Jahr 23 v. Chr. schwer erkrankte, übergab er Agrippa, den er offenkundig zu seinem Nachfolger ausersehen hatte, seinen Siegelring, das Symbol seiner Machtstellung. Die Verbindung zwischen ihnen wurde weiter gestärkt, als Agrippa kurz darauf Julia, die Tochter des Augustus, zur Frau nahm.

Staatsmann, Kulturförderer und Flottenbefehlshaber in einem: Marcus Vipsanius Agrippa war neben Octavian die herausragende Persönlichkeit des Augusteischen Zeitalters. Der Kaiser betraute ihn mit wichtigsten Aufgaben

Von 23 bis 21 v. Chr. regierte Agrippa im Auftrag Octavians die östlichen Provinzen des Reiches und diente von 21 bis 19 v. Chr. wiederum als Statthalter in Gallien und Spanien. Im Jahr 18 v. Chr. übertrug Augustus seinem Freund besondere Vollmachten und sandte ihn als obersten Statthalter erneut in den Osten, wo Agrippa in den folgenden Jahren nicht nur Frieden mit dem Bosporanischen Königreich und König Herodes dem Großen von Judäa schloss, sondern auch zahlreiche neue Städte gründete. Auf einer Reise nach Pannonien, dem heutigen Ungarn, erkrankte Agrippa schwer und starb am 12. März des Jahres 12 v. Chr., tief betrauert von Augustus, der persönlich die Grabrede hielt.

Investor und Mäzen

Zeitlebens war Agrippa Octavian ein treuer Freund und loyaler Gefolgsmann gewesen. Neben seinen administrativen und militärischen Leistungen hatte Agrippa auch großen Ruhm als Wohltäter erworben, indem er einen Großteil seines Vermögens für die Errichtung von Theatern, Wasserleitungen und Thermen aufwandte. Das bedeutendste Zeugnis seiner Bautätigkeit ist das 25 v. Chr. vollendete und bis heute erhaltene Pantheon in Rom, errichtet als ein allen Göttern geweihter Tempel (*pantheon* = griechisch für „alle Götter").

Agrippas wichtigstes Vermächtnis war jedoch die enge Verbindung mit dem julisch-claudischen Kaiserhaus. Eine Tochter aus Agrippas Ehe mit Julia wurde zur Mutter des späteren Kaisers Caligula und zur Großmutter Neros, mit dessen Ermordung das Kaiserhaus im Jahr 64 n. Chr. unterging. Damit fand auch das Haus Agrippa ein unrühmliches Ende. ⚓

VORGÄNGER: Der Rotterdamsche Lloyd musste die 1939 auf Kiel gelegte und 1946 vom Stapel gelaufene *Willem Ruys* 1965 nach Verlusten verkaufen

Foto: picture-alliance/arkivi

PHOTO MILITAIRE LUCHTVAART
VERKENNINGSAFDELING

NAMENSÄNDERUNG: Die italienische Lauro Line übernahm das Schiff und begann umgehend mit Umbauten und Modernisierungen des in *Achille Lauro* umgetauften Luxusliners

Foto: picture-alliance/Leemage/Mario Dondero

***ACHILLE LAURO*: ENTFÜHRUNG UND ANDERE UNGLÜCKE**

Pure Angst

Mit seiner Entführung durch palästinensische Terroristen am 7. Oktober 1985 wurde der Luxusliner schlagartig bekannt. *MS Achille Lauro* Ex-*Willem Ruys*, die bis heute als eines der schönsten Kreuzfahrtschiffe gilt, machte sogar weitere Schlagzeilen

Von Ingo Thiel

Das kontaktscheue Grüppchen an Bord passt nicht so recht zur strahlenden Herbstsonne und den überwiegend älteren Reisenden in Urlaubsstimmung, als die *Achille Lauro* am 3. Oktober 1985 in Genua zu einer zwölftägigen Mittelmeer-Kreuzfahrt ablegt. Auch in den nächsten drei Tagen vermeiden die vier jungen Männer den Umgang mit anderen und nehmen an keiner der üblichen Kreuzfahrt-Aktivitäten teil. Sie reden Englisch, wenn sie angesprochen werden, und sagen, sie seien Argentinier. Als eine Passagierin sie deswegen auf Spanisch anspricht, verstehen sie aber nichts.

Plötzlich Terror an Bord

Am 7. Oktober verlässt ein Großteil der 680 Passagiere die *Achille Lauro*, um im ägyptischen Hafen Alexandria an Ausflügen teilzunehmen. Das Schiff verholt mit rund 70 Gästen und 350 hauptsächlich italienischen und portugiesischen Besatzungsmitgliedern nach Port Said und nimmt die Ausflügler wieder auf. Zimmermädchen und Kabinenstewards machen sich an die Reinigung von Fluren und Kabinen. Einer der Stewards klopft an die Kabine der vier jungen Männer, erhält keine Antwort und öffnet sie daraufhin mit seinem Schlüssel.

Als der Steward hineingeht, blickt er in die Mündung einer Maschinenpistole und wird gefangen genommen. Auf den Betten liegen Waffenteile; offenbar hat er die Männer überrascht, als sie gerade ihre Waffen reinigten. Die Gruppe bringt das Schiff in ihre Gewalt, treibt alle an Bord verbliebenen Urlauber sowie die Crew zusammen und droht bei Widerstand mit Erschießung. Gegenüber Kapitän de Rosa geben sich die Männer zu erkennen: sie gehören der PLO-Splittergruppe „Palästinensische Befreiungsfront“ (PLF) an und bezeichnen die Entführung als Vergeltung für einen Einsatz der israelischen Luftwaffe, die eine Woche zuvor das Hauptquartier der PLO in Tunis zerstört und dabei mehr als 60 Palästinenser getötet hatte.

Sie drohen, die Passagiere zu töten, angefangen bei US-Bürgern, falls Israel nicht umgehend 50 inhaftierte Palästinenser und Gesinnungsgenossen freiließe. Als einziger Nicht-Palästinenser soll darüber hinaus der deutsche Neonazi Odfried Hepp, der unter dem Kampfnamen Omar Saad Tariq für die Splittergruppe agiert, aus französischer Haft freigepresst werden. Außerdem verlangen sie freies Geleit. Sollte jemand versuchen, die Passagiere zu retten oder die Geiselnehmer anzugreifen, würden sie das Schiff in die Luft sprengen.

Kaltblütiger Mord

Dem Kapitän befehlen die Entführer, den Hafen von Tartus in Syrien anzulaufen, und verlangen gleichzeitig Verhandlungen mit den Botschaftern Italiens, der USA, Großbritanniens und der Bundesrepublik Deutschland. Gezielt suchen die Entführer unter ihren Geiseln nach Amerikanern oder Juden, etwa ein Dutzend US-Bürger sind noch an Bord. Der Anführer der Terroristen, Youssef Magied al-Molqi, zwingt ein Crewmitglied, den gelähmten 69-jährigen US-Touristen jüdischer Abstammung, Leon Klinghoffer, in seinem Rollstuhl an Deck zu bringen. Er schießt Klinghoffer aus nächster Nähe in Brust und Kopf und zwingt den

ORT DES GESCHEHENS: Das am 7. Oktober 1985 von einem vierköpfigen palästinensischen Terroristenkommando vor der ägyptischen Küste gekaperte italienische Kreuzfahrtschiff *Achille Lauro* am 13. Oktober im Hafen der ägyptischen Stadt Port Said

Foto: picture-alliance/dpa

LUXUS PUR AUF DEM SCHÖNEN UND BELIEBTEN SCHIFF: Mit verlängerten Aufbauten und einem schnittigeren Bug stand die *Achille Lauro* zunächst im Liniendienst nach Sydney und wurde ab 1972 ausschließlich für Kreuzfahrten eingesetzt

Fotos: SZ-Photo/Teutopress (5)

SCHWERES GERÄT: Die vier F 14 zur Jagd auf die palästinensischen Geiselnehmer starteten von dem amerikanischen Flugzeugträger *USS Saratoga*

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

Schiffsfriseur sowie einen Kellner, die Leiche mit Rollstuhl über Bord zu werfen.

Auf Drängen der italienischen und der amerikanischen Regierung, die eine militärische Befreiungsoperation in internationalen Gewässern prüfen, verweigern die syrischen Behörden der *Achille Lauro* die Einfahrt nach Tartus. Kapitän de Rosa lässt das Schiff Kurs Richtung Zypern nehmen, aber auch dort darf er nicht anlegen. Nach dreitägiger Irrfahrt kann das Schiff – gegen den Willen der USA, aber mit Billigung der italienischen Regierung unter Bettino Craxi – in Port Said festmachen.

Endlich wird verhandelt

Ein Vermittlerteam nimmt Verhandlungen auf, darunter auch PLO-Chef Yassir Arafat, der das Vorgehen der PLF verurteilt, weil er befürchtet, dass die Entführung dem Ansehen der PLO schadet. Arafat nimmt Kontakt mit dem Führer der PLF, Abu Abbas, auf und lässt ihn nach Ägypten einfliegen, obwohl dieser als Drahtzieher der gesamten Aktion verdächtig ist.

Gemeinsam mit dem ägyptischen Staatspräsidenten Hosni Mubarak gelingt es dem PLO-Chef, die Terroristen zur Beendigung der Entführung zu bewegen und sich den ägyptischen Behörden zu stellen. Den Kidnappern war freier Abzug in ein Land ihrer Wahl garantiert worden, wenn sie den Geiseln keinen weiteren Schaden zufügen. Erst jetzt erfährt die Öffentlichkeit von der Hinrichtung Leon Klinghoffers; nun drängt US-Botschafter Veliotes darauf, die Entführer zu belangen. Auch Israel fordert von Ägypten die Verhaftung, und Italien will die Auslieferung der Männer, da sich der Mord auf einem italienischen Schiff ereignete.

Am Tag nach der Aufgabe der Entführer teilt der ägyptische Präsident Mubarak mit, die Männer hätten das Land bereits verlassen. Doch US-Geheimdienste hören ein Gespräch Mubaraks in seinem Büro ab und erfahren so, dass sich die vier Entführer und Abu Abbas auf einem Flugplatz in der Nähe von Kairo befinden und mit einer Maschine der Egypt Air ausgeflogen werden sollen. Nur wenige Monate zuvor war der TWA-Flug 847 von palästinensischen Terroristen entführt, in Beirut zur Landung gezwungen und der US-Bürger Robert Stethem getötet worden. Die Entführer konnten flüchten, doch diesmal war die US-Regierung unter Ronald Reagan fest entschlossen, die Mörder Klinghoffers nicht entkommen zu lassen.

Kein glückliches Schiff

Das Schiff hatte seit seinem Bau unter keinem besonders guten Stern gestanden, und dies zog sich durch seine knapp 47-jährige Dienstzeit. Schon in der Werft wurde es mehrfach beschädigt: 1953 und 1975 gab es Kollisionen, 1965 gar eine Explosion, und dreimal brachen Brände aus – in den Jahren 1972 und 1981 sowie ein letztes Mal 1994, als das Kreuzfahrtschiff schließlich unterging.

Am 25. Januar 1939 begann die niederländische Werft De Schelde in Vlissingen im Auftrag der Reederei Rotterdamsche Lloyd mit dem Bau eines für bis zu 900 Gäste ausgelegten Passagierschiffs. Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs wurde die Karkasse bei Luftangriffen mehrfach beschädigt. Auf Befehl der deutschen Besatzungsmacht setzte die Werft den Bau aber fort, da man das Schiff als Blockadebrecher einsetzen wollte. Nach mehreren Sabotageakten durch niederländische Widerstandskämpfer beschädigten Bombentreffer der britischen Luftwaffe den Rumpf schließlich so sehr, dass die Besatzer ihn aufgaben.

Nach Kriegsende entschied sich der Rotterdamsche Lloyd, das Schiff trotz der erheblichen Schäden weiterbauen zu lassen.

> **Die *Achille Lauro* war zwar kein typisches „Unglücksschiff“, stand aber seit Baubeginn unter keinem guten Stern. Bereits im Stadium der Produktion ergaben sich Schäden**

Am 1. Juli 1946 lief der Dampfer schließlich vom Stapel und wurde von Königin Wilhelmina, nach dem Gründer der Reederei, auf den Namen *Willem Ruys* getauft. Im November 1947 war das Kreuzfahrtschiff fertiggestellt und brach am 2. Dezember zur Jungfernfahrt von Rotterdam nach Indonesien auf. Das Schiff wurde im Liniendienst auf der sogenannten Ostindien-Route eingesetzt, aber als Indonesien 1949 die Unabhängigkeit von den Niederlanden erlangte, ging die Zahl der Passagiere immer weiter zurück.

Am 6. Januar 1953 begegnete die *Willem Ruys* im Roten Meer der *MS Oranje* der Amsterdamer Reederei Stoomvaart Maatschappij, die in entgegengesetzter Richtung unterwegs war. Damals war es üblich, dass Passagierschiffe nahe aneinander vorbeifuhren, um ihre Gäste zu unterhalten. Während der Annäherung der *Oranje* machte die Richtung Heimat fahrende *Willem Ruys*, aus auch später nicht erklärlichen Gründen, einen unerwarteten Kurswechsel nach backbord und es kam zur Kollision.

Die *Willem Ruys*, an der Steuerbordseite des Vorschiffes getroffen, verlor die Reling im Kollisionsbereich und etliche Rettungsboote, Menschen wurden nicht verletzt. Sie konnte ihre Fahrt nach Rotterdam fortsetzen, wo man den Schaden schnell beheben konnte. Auch die schwerer beschädigte *Oranje* setzte ihre Fahrt fort, lief aber nicht wie geplant Colombo an, sondern ging direkt nach Jakarta. Dort wurde eine Notreparatur vorgenommen und der eingebeulte Bug mit 150 Tonnen Zement verstärkt.

Das Leben der *Willem Ruys*

1957 reiste der englische Autor Harold Nicolson mit seiner Frau, der Dichterin Vita Sackville-West, zwei Monate lang an Bord durch Fernost. Die Reise ist in seinem Buch *Journey to Java* beschrieben und einer der letzten Berichte von der legendären Ostindien-Route. Denn ein Jahr später beschloss die Reederei, die *Willem Ruys* auf dem Nordatlantik einzusetzen, zunächst nur nach New York, später wurde auch Kanada angelaufen.

Die Verwandlung in ein Kreuzfahrtschiff war zunächst richtig, denn viele Passagiere nutzten die Alternative zu britischen Angeboten. Die Fliegerei wurde aber zum Problem

Im selben Jahr unterzeichneten der Rotterdamsche Lloyd und die Netherland Line einen Kooperationsvertrag für einen weltweiten Passagierservice. Die gemeinsame Flotte sollte unter dem Banner „The Royal Dutch Mail Ships“ fahren.

Die *Willem Ruys* ging vom 20. September 1958 bis zum 25. Februar 1959 in die Werft Wilton-Fijenoord in Amsterdam, um grundlegend überarbeitet und in ein Kreuzfahrtschiff verwandelt zu werden. Es kamen 100 neue Kabinen, Klimaanlage in allen Unterkünften, ein Wintergarten sowie Stabilisatoren hinzu. Ihre ursprünglich vier Klassen wurden nun zu einer ersten Klasse und einer Touristenklasse zusammengefasst. Das Schiff konnte jetzt insgesamt 1.167 Passagiere aufnehmen, 275 in der ersten Klasse und 892 Gäste in der Touristenklasse, da es einige Kabinen mit Vier-Bett-Belegung gab.

Am 7. März 1959 machte sich die *Willem Ruys* in Rotterdam auf den Weg zu einer Weltreise über den Suezkanal nach Australien sowie Neuseeland und kehrte über den Panamakanal zurück. Die Royal Dutch Mail Ships, neben der *Willem Ruys* noch die *Johan van Oldenbarnevelt* und die *Oranje* entwickelten sich zunächst zu einer beliebten Alternative zu den britischen Linien- und Kreuzfahrtschiffen. Aber der drastische Rückgang der Passagierzahlen aufgrund der zunehmenden Interkontinentalflüge traf die Reederei wirtschaftlich mit voller Wucht. Ende 1964 musste die *Willem Ruys* in Rotterdam aufgelegt und zum Verkauf angeboten werden.

GEFASST: Mohammed (Abu) Abbas, Chef der Palästinensischen Befreiungsfront (PLF), bei seiner Festnahme am 26. September 1991 in Algerien. Er war der Drahtzieher der Entführung

Foto: SZ-Photo/dpa

Weitere Umbauten

1965 kaufte die italienische Lauro Line das Schiff, benannte es in *Achille Lauro* um und baute es nach einer (vermutlich durch Schweißarbeiten ausgelösten) Explosion im August 1965 so umfassend um, dass sich das Aussehen des Schiffes erheblich veränderte. Es erhielt schmale, hohe Schornsteine, außerdem verlängerte Aufbauten und einen schnittigeren Bug – das Schiff gilt noch heute als eines der schönsten Kreuzfahrtschiffe. Der graue Rumpf bekam einen blauen Anstrich, daher wurde die *Achille Lauro* auch *Nave blu* (Blaues Schiff) genannt. Zwei Pools und – für die damalige Zeit ungewöhnlich – Balkone für einige Erste-Klasse-Kabinen wurden eingebaut.

1966 in Dienst gestellt, fuhr das Schiff zunächst im Liniendienst nach Sydney. Anfang 1972 unternahm man eine weitere Modernisierung, bei der es wieder zu einem großen Brand an Bord kam. Nach der Werftzeit fuhr die *Achille Lauro* nur noch Kreuzfahrten, 1975 ereignete sich erneut eine Kollision, bei der das Schiff leicht beschädigt wurde, der kleine Frachter *Youseff* allerdings sank.

Ein weiterer Brand 1981 vor Südafrika brachte die *Achille Lauro* für ein paar Wochen außer Dienst, und nur kurze Zeit später ging die Lauro Lines bankrott – das Schiff lag vor Teneriffa auf. Erst 1985 übernahm die griechische Reederei Chandis Line die *Achille Lauro* im Rahmen einer Chartervereinbarung und bot wiederum Kreuzfahrten an – unter anderem die, auf der die Entführer mitfuhren.

Im internationalen Blickpunkt

Fest entschlossen, die palästinensischen Geiselnehmer nicht entkommen zu lassen, befiehlt US-Präsident Reagan den Einsatz von vier F-14-Jagdflugzeugen des Flugzeugträgers *USS Saratoga*. Sie zwingen die in Kairo nach Rom gestartete Boeing 737 mit den Entführern zur Landung auf dem NATO-Stützpunkt Sigonella westlich der sizilianischen Stadt Catania.

50 Elitesoldaten der US-Delta Force umstellen das Flugzeug, während sie selbst von Soldaten der italienischen Luftwaffe umstellt werden. Denn die vorausgehende Landung von zwei Transportmaschinen mit der US-Spezialeinheit ist mit der italienischen Regierung nicht abgesprochen, sodass keine Landegenehmigung erteilt worden ist. Erst nach fünf Stunden zäher Verhandlungen verzichten die Amerikaner auf Festnahme und Verbringen der Entführer in die USA, sodass nun die Italiener zugreifen.

Die ägyptischen Behörden legen derweil die *Achille Lauro* fest, Präsident Mubarak bezeichnet die USA als „internationale Piraten“. PLO-Chef Arafat drängt den italienischen Premier Craxi, den ebenfalls an Bord der ägyptischen Boeing befindlichen Anführer der PLF, Abu Abbas, ziehen zu lassen, da die PLO ansonsten keine „Garantien“ für das Schicksal des Schiffes und seiner Besatzung geben könne. Craxi lässt Abu Abbas nach Rom bringen und von dort über Belgrad nach Bagdad weiterfliegen.

Die Entführer werden vor ein italienisches Gericht gestellt und geben in der Verhandlung an, ihre „Mission" sei eigentlich ein Anschlag im israelischen Hafen Aschdod gewesen, wo die *Achille Lauro* auf ihrer Kreuzfahrt festmachen sollte. Als der Kabinensteward ihre Waffen entdeckt habe, hätten sie handeln müssen.

Wieder Kreuzfahrtschiff

Magied al-Molqi, der Anführer der Geiselnehmer, dem der Mord an Leon Klinghoffer zur Last gelegt wird, erhält 30 Jahre Gefängnis. Ibrahim Abdel Atif wird zu 24 Jahren verurteilt und 2008 vorzeitig entlassen, Ahmed Al-Hassani bekommt 15 Jahre Haft, kann aber 1991 aus dem Gefängnis fliehen und untertauchen. Der vierte Entführer wird freigesprochen.

Abu Abbas und zwei weitere PLF-Führer werden als Drahtzieher in Abwesenheit zu lebenslangen Haftstrafen verurteilt. 18 Jahre später, im April 2003, wird Abu Abbas nach dem Sturz Saddam Husseins von US-Soldaten im Irak verhaftet. Er stirbt elf Monate später in US-Gefangenschaft im Irak an den Folgen einer Herzkrankheit.

1988 steigt die Frachtreederei Mediterranean Shipping Company unter Gianluigi Aponte ins Kreuzfahrtgeschäft ein, erwirbt ein Jahr später die Lauro Line und benennt sie in Star Lauro um. Für diese Reederei ging die *Achille Lauro* weiter auf Kreuzfahrten.

Am 30. November 1994 brach im hinteren Maschinenraum des Schiffs, das sich mit 577 Passagieren und 402 Crew-Mitgliedern auf einer Kreuzfahrt von Genua über Durban zu den Seychellen befand, etwa 100 Seemeilen östlich von Somalia, ein Feuer aus. Schnell geriet der Brand außer Kontrolle und griff auf mehrere Decks über. Die halbe Nacht kämpfte die Besatzung gegen die Flammen – vergebens. Durch Löschwasser bekam das Schiff zehn Grad Schlagseite, und am nächsten Morgen um 7 Uhr gab Kapitän Giuseppe Orsi die *Achille Lauro* auf und schickte die Passagiere, die stundenlang an Deck ausgeharrt hatten, und die Crew in die Rettungsboote.

Die Schiffbrüchigen wurden auf herbeigeeilte Schiffe gebracht, die meisten der knapp 1.000 Menschen nahm der Tanker *Hawaiian King* auf. Die US-Marine schickte die *USS Halyburton* und die *USS Gettysburg* zur Unglücksstelle. Vier Menschen kamen ums Leben, darunter ein Deutscher, der kurz vor dem Einstieg ins Rettungsboot einem Herzinfarkt erlag. Die Geretteten wurden in den Hafen von Mogadishu gebracht. Am 2. Dezember versuchte der niederländische Bergungsschlepper *Solano*, die brennende *Achille Lauro* an den Haken zu nehmen, um sie in Küstennähe zu bringen. Doch dann erschütterte eine starke Explosion das Vordeck des Schiffes, das sofort extreme Schlagseite bekam – innerhalb von zehn Minuten sank das brennende Wrack. Es wurde bis heute noch nicht genau lokalisiert. ⚓

DATEN

MS Achille Lauro

Bauwerft	N. V. Koninklijke Maatschappij „De Schelde", Vlissingen
Baunummer	214
Kiellegung	25. Januar 1939
Stapellauf	1. Juli 1946 als *Willem Ruys*
Indienststellung	2. Dezember 1947
Länge	192,8 m
Breite	25,1 m
Tiefgang	8,9 m
Vermessung	21.119 BRT/ 23.629 BRT nach Umbau
Geschwindigkeit	22 kn
Maschine	8 × Schelde-Sulzer, 32.000 PS (23.536 kW)
Decks	9
Besatzung	400
Passagiere	900/1.167 nach Umbau
Verbleib	Am 2. Dezember 1994 nach Brand vor der Küste Somalias gesunken

NACH DER ENTFÜHRUNG: Das Schiff fuhr noch bis Dezember 1994 auf Kreuzfahrten, ehe es nach einem Brand und einer Explosion im Indischen Ozean vor der Küste Somalias sank; Aufnahme von 1987

Foto: picture-alliance/ZB/Matthias Tödt

SCHNELLBOOT S 100 IM MASSSTAB 1:72

Windhund

Die Schnellboote der Kriegsmarine trugen diese Bezeichnung völlig zu Recht, flitzten sie doch mit Geschwindigkeiten von bis zu 40 Knoten und mehr über die Wellen. Im Gegensatz zu diesem hohen Tempo verlangt der Bau eines Modells im Maßstab 1:72 viel Geduld

Von Albert Tureczek

Weitere spannende Modellbauthemen finden Sie in *ModellFan* 5/2022

Wer schon immer davon geträumt hat, sich ein Modell der legendären Schnellboote der Kriegsmarine in die Vitrine zu stellen – noch dazu im Großmaßstab 1:72 – ist beim Revell-Bausatz gut bedient. Wer darüber hinaus ein echtes Unikat erschaffen möchte, sollte sich zudem den Zurüstsatz von Griffon besorgen. Der ist zwar nicht ganz billig, wertet das Modell aber ungemein auf. Und damit der anschließende Zusammenbau möglichst viel Freude und wenig Frust bereitet, zeigt die Zeitschrift *ModellFan*, wie Sie Schritt für Schritt zum fertigen Schnellboot-Modell kommen. Der Schwerpunkt liegt in dieser Ausgabe auf der filigranen Bewaffnung, die dem ganzen Projekt einen besonderen Reiz verleiht.

ModellFan zeigt nicht nur, wie der Zusammenbau gelingt, sondern wie Sie das Modell auch angemessen präsentieren können

Foto: Albert Tureczek

ERSTER DEUTSCHER KATAPULTFLUG AUF DER *BREMEN*

Schnelle Post

Am 22. Juli 1929 schleuderte der Schnelldampfer *Bremen* ein einmotoriges Postflugzeug Heinkel HE 12 ab und verkürzte damit die Postlaufzeit zwischen der alten und der neuen Welt

Von Christian König

Adrian Dalsey, Larry Hillblom und Robert Lynn gründeten 1969 eine Firma, die Frachtpapiere von Seeschiffen per Flugzeug von San Francisco nach Honolulu brachte. Dort konnten die Schiffsladungen vor dem tatsächlichen Eintreffen der Schiffe verzollt werden, was einige Tage Zeit sparte. Ihre Firma benannten sie nach den Anfangsbuchstaben ihrer Nachnamen: DHL. Was in den 1970er- und 1980er-Jahre den Erfolg dieses Expressdienstes begründete, war indes nicht ihre eigene Idee, sondern die konsequente Weiterentwicklung einer über 40 Jahre alten Dienstleistung.

Bei seinen Norwegenkreuzfahrten führte der Dampfer *Lützow* des Norddeutschen Lloyd (NDL) ab 1927 ein Bordflugzeug des Musters Junkers F-13 mit. Lag der Dampfer in irgendeinem Fjord vor Anker, setzte man das Bordflugzeug aus. Betuchte Reisende konnten damit die Schönheit Norwegens aus der Luft bestaunen. Der nicht zu unterschätzende Nachteil war allerdings, dass das Schiff gestoppt liegen musste; fuhr das Schiff, stand das Schwimmerflugzeug auf dem Achterdeck.

Katapulte erwünscht

Als Alternative boten sich Flugzeugschleudern (Katapulte) an, die aber auf der *Lützow* nicht installiert werden konnten – aus technischen wie finanziellen Gründen. Hinter verschlossenen Türen gab es in Berlin verschiedene Interessengruppen, die sich die Erprobung eines Katapultes auf einem Schiff wünschten. Neben dem Reichsverkehrsministerium und der Deutschen Reichspost hatte insbesondere das Reichswehrministerium Interesse bekundet, weil die im Zulauf begriffenen K-Kreuzer der Reichsmarine *(Karlsruhe, Köln, Königsberg)* bzw. das Panzerschiff A *(Deutschland)* in absehbarer Zukunft als zusätzliches Aufklärungsinstrument Bordflugzeuge erhalten sollten.

STAR DES NORDDEUTSCHEN LLOYD: Der Schnelldampfer *Bremen*, hier 1939 vor Bremerhaven, gewann 1929 erstmals das „Blaue Band" als schnellstes Schiff auf der Transatlantikroute

Alle Fotos: Archiv LH, Sammlung König

Mit den Ernst Heinkel Flugzeugwerken verständigte man sich auf die Konstruktion einer drehbar gelagerten Flugzeugschleuder und eines einmotorigen Postflugzeugs, die Deutsche Luft Hansa unterstützte planerisch und später auch den Flugbetrieb, der NDL sah den Einbau des Katapults auf seinem Schnelldampfer *Bremen* vor.

Der 286,10 Meter lange und 31,10 Meter breite Schnelldampfer bot die besten Voraussetzungen für den Einbau eines Katapults, den man zwischen den Schornsteinen realisierte. Aus dem militärisch nutzbaren Heinkel Eindecker HE 9 konstruierte man in Rostock die Heinkel HE 12, ein Schwimmerflugzeug mit 11,56 Meter Länge und einer Spannweite von 16,80 Metern (Tragflächeninhalt 48,46 Quadratmeter). Die Zelle basierte auf einem geschweißten Stahlrohrgerüst, das ausgeformt und mit Stoff bespannt wurde, für die Verkleidung des Triebwerkgerüsts und der Oberseite des Rumpfes verwendete man Leichtmetall.

Beim Tragwerk kam hingegen die klassische Bauweise aus Holz und Stoffbespannung zum Einsatz. Die von einem Flugzeugführer und einem „Funkmaschinisten" bemannte Maschine wog leer 1.580 Kilogramm, abflugfertig einschließlich ca. 200 Kilogramm Katapultpost (der Frachtraum befand sich hinter dem Cockpit) waren es 2.600 Kilogramm. Angetrieben von einem Neunzylinder-Sternmotor Pratt & Whitney Hornet A (450 PS/330 kW) schaffte der Tiefdecker bis zu 216 km/h Höchstgeschwindigkeit. Für den Reiseflug waren 180 km/h vorgesehen; die Reichweite betrug dann ca. 1.600 Kilometer. Am 16. Juli 1929 verließ die *Bremen* ihren Liegeplatz in Bremerhaven und begab sich auf ihre Jungfernfahrt in die neue Welt. Bei See-Erprobungen im Sommer 1929 hatte das Schiff 28,8 Knoten Geschwindigkeit erzielt. Damit war es schneller als die *RMS Mauretania*, die seit 1907 ununterbrochen den Titel der schnellsten Atlantiküberquerung, das „Blaue Band", besaß.

Trophäe „Blaues Band"

Die Schiffsführung der *Bremen* unter Kommodore Ziegenbein hatte auf der Jungfernfahrt die Heinkel HE 12 (W.Nr. 334, D-1717) an Bord, verzögerte aber den Start bis zum 22. Juli. Man hatte Angst, bei einer Startpanne auf der ursprünglichen Position ca. 400 Kilometer vor New York das „Blaue Band" nicht erringen zu können. Als das Schiff noch 110 Kilometer von New York entfernt war, ließen sich Jobst von Studnitz und Karl Kirchhoff mit der D-1717 abschleudern, die wohlbehalten New York erreichten.

HIER KOMMT DIE POST: Katapultpost vom ersten Schleuderflug der Heinkel HE 12 (D-1717) von Bord des Schnelldampfers *Bremen* am 22. Juli 1929. Die Rückseite des Belegs (rechts) zeigt das Logo des Norddeutschen Lloyds; der Eingang in Washington, D.C., ist auf den 31. Juli 1929 datiert

Kurz danach tauchte auch der Schnelldampfer am Horizont auf, der nach vier Tagen, 17 Stunden und 42 Minuten das „Blaue Band" errungen hatte – bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 27,83 Knoten, also 51,54 km/h! Die Leistung der HE 12 bewog den Bürgermeister von New York, die Maschine auf den Namen „New York" zu taufen. Auf dem Rückweg ins Deutsche Reich wagte Ziegenbein mehr und ließ die HE 12 am 1. August 1929 vor Cherbourg abschleudern.

Knapp viereinhalb Stunden bzw. 940 Kilometer später fiel die HE 12 in Bremerhaven ein. Die Katapultpost wurde umgeladen und nach Berlin weitergeleitet. Die Laufzeit von Luftpostbriefen hatte sich zwischen den USA und dem Deutschen Reich auf fünfeinhalb Tage reduzieren lassen. Bis das Postflugzeug am 5. Oktober 1931 knapp 2.487 Kilometer vor New York (!) zu seinem 40. Postvorausflug startete, hatte es 39 Schleuderstarts absolviert und 38-mal die Post zuverlässig ins Ziel gebracht. Nur einmal musste man wegen Nebels umkehren, fand aber den Schnelldampfer und wurde wieder an Bord genommen. Auf ihrem letzten Flug geriet die D-1717, wahrscheinlich nach Triebwerkproblemen, in Totalverlust, Flugzeugführer und Funkermaschinist kamen ums Leben. Ab dem Jahr 1930 führte auch das Schwesterschiff der *Bremen*, die *Europa,* ein Bordflugzeug Heinkel HE 58 (D-1919) mit.

11.000 Sendungen pro Flug

Unter Philatelisten gilt Schleuder- oder Katapultpost als ein spezielles Sammelgebiet; die Menge der Sendungen blieb ja auch überschaubar. Je Flug wurden ca. 11.000 Postsachen mitgeführt, die D-1717 dürfte 1929 also ca. 66.000 Briefe befördert haben, und nur die wenigsten davon wurden dauerhaft aufgehoben.

ES GEHT LOS: Heinkel Eindecker HE 12 (W.Nr. 334, D-1717) beim Schleuderstart von Bord des NDL-Schnelldampfers *Bremen*

AUF UMWEGEN: Am 22./23.8.1930 gelangte dieses Einschreiben von Bonn aus über Köln per Nachbringerflug nach Cherbourg und wurde dann vom Schnelldampfer *Europa* in die USA mitgenommen

Ein außergewöhnliches Beispiel ist ein Schreiben, das einen Tag nach Auslaufen der *Bremen* am 17. Juli 1929 an Bord frankiert und gestempelt wurde „Deutsch-Amerikanische Seepost D_Bremen" und „Bremen-New York". Weil es noch keinen roten Sonderstempel „Katapultpost" gab, wurde handschriftlich „Durch Katapultpost Dampfer Bremen" vermerkt; anlässlich des Schleuderstarts erhielt der Brief dann einen Sonderstempel „Erster Deutscher Katapultflug 22.7.1929 Dampfer Bremen – New York".

Auf der Rückseite des Umschlags mit dem Wappen des Norddeutschen Lloyd ist ein Posteingangsstempel aus Washington, D.C., vom 31. Juli 1929 erhalten geblieben (an Land ging es noch genauso langsam voran wie vorher). Adressiert war der Brief, der leider ohne Absenderangabe verschickt wurde, an Mrs. von Lewinski, die Gattin des Juristen und Diplomaten Dr. h. c. Karl Hermann E. R. von Lewinski. Von Lewinski war 1920 ins Auswärtige Amt eingetreten und vertrat das Deutsche Reich in den Jahren 1922 bis 1931 in der German American Mixed Claims Commission bei den Reparationsverhandlungen mit den USA. Seit 1925 war er deutscher Generalkonsul I. Klasse in New York.

Die HE 112 (D-1717) transportierte im Jahr 1929 insgesamt 66.000 Briefe. Nicht viel, aber diese geringe Zahl hatte auch ihr Gutes: Sie rief Philatelisten auf den Plan, die nach den begehrten Briefmarken suchten

Ein anderes interessantes Beispiel ist das Einschreiben von Valeska Schneider aus Bonn, das am 22. bzw. 23. August 1930 bearbeitet wurde und mit einem Nachbringerflug von Köln nach Cherbourg gelangte, um dort von der *Europa* mitgenommen zu werden. Der anschließende Weitertransport geschah allerdings als reguläre Post ohne Schleudereinlage. ⚓

BEWÄHRT: Die HE 12 war bis zu ihrem Verlust am 5./6. Oktober 1931, bei dem ihre zweiköpfige Besatzung den Tod fand, absolut zuverlässig

EIN RADDAMPFER ALS STAATSJACHT

Majestät an Bord

In der Schiffsliste als Kriegsschiff geführt, war der Aviso *SMS Kaiseradler* Ex-*Hohenzollern* kaiserliche Staatsjacht, mit der Wilhelm II. das neue Deutsche Reich bei zahlreichen Besuchen im Ausland repräsentierte

Von Fregattenkapitän Dr. Christian Jentzsch

HOHER BESUCH: Man beachte die britische Kriegsflagge im Masttopp des vorderen Mastes der *Kaiseradler*, im hinteren die kaiserliche Kriegsflagge Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

FLAGGE ZEIGEN: Wenige Wochen nach Übernahme der Regentschaft begab sich Kaiser Wilhelm II. mit seiner Jacht *Hohenzollern* auf Vorstellungsreise zu den Monarchen von Russland, Schweden und Dänemark in Kronstadt im Sommer 1888

Foto: Interfoto/fine art images

Im Herbst des Jahres 1889 fährt ein eleganter Raddampfer durch das östliche Mittelmeer. Er führt zwei große Stander: einen schwarz-weißen Admiralsstander und den schwarz-goldenen Stander des Deutschen Kaisers. Die Besatzung besteht aus Angehörigen der Kaiserlichen Marine unter der Führung von Korvettenkapitän Volkmar von Arnim. Aber das eigentliche Kommando hat der Oberbefehlshaber der Marine, Kaiser Wilhelm II., der selbst in Admiralsuniform an Bord ist.

Was ist das für ein Schiff? Schlanke Linien mit zwei Schornsteinen und Masten prägen die Silhouette. Es hat aber auch Geschütze an Bord und ist sehr komfortabel ausgestattet. Der Name des Schiffes lautet *Hohenzollern*, benannt nach dem amtierenden Geschlecht der deutschen Kaiser und dem preußischen Königshaus. Es handelt sich um die Kaiserliche Jacht.

Die *Hohenzollern* war nicht die erste deutsche Staatsjacht. Bereits der Großvater Wilhelms des II., Wilhelm I., besaß als König von Preußen mit der als Aviso gebauten *Grille* eine Jacht für Repräsentationszwecke. Das Schiff wurde 1862 zur Jacht umgewidmet. Allerdings genügte sie nach der Reichseinigung von 1871 nicht mehr dem gestiegenen Repräsentationsbedürfnis. Aus diesem Grund erhielt die Kieler Norddeutsche Schiffbau

AVISO *GRILLE*: Hier in seiner ersten Form von 1857 mit schwarzem Rumpf, diente das Schiff ab 1862 als königlich-preußische, ab 1871 als kaiserliche Jacht und wurde dann von der *Hohenzollern* abgelöst

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

A.G. (spätere Germania-Werft) im Jahr 1874 den Auftrag, Entwürfe für einen Nachfolger zu erstellen. Dabei entschied sich die Firma bewusst für den Schaufelradantrieb, weil das Schiff bei dem damaligen Stand der Tech-nik ruhiger im Wasser lag und deshalb den Staatsgästen mehr Komfort bot.

Wilhelm I. war kein großer Freund des maritimen Vergnügens. Der Radantrieb bot zwar den Vorteil der Stabilität, doch ging das zu Lasten der Steuerbarkeit und der Manövriereigenschaften des Schiffes. Doch für die geplante Verwendung als Jacht konnte dies vernachlässigt werden. 1875 erhielt die Werft schließlich den Auftrag zum Bau des Schiffes.

Mit goldenem Zierband

Typisch für die 1870er-Jahre war die Konstruktion als Hybridschiff mit Dampfantrieb und Segeln. Die Takelage an den beiden Masten entsprach der eines Schoners und umfasste 356 Quadratmeter Segelfläche. Als Antrieb wurde eine Zweizylinder-Dampfmaschine der Firma F. A. Egells aus Berlin-Moabit verbaut. Ihre sechs Kofferkessel lieferten einen Druck von zwei atü, der 3.180 PS auf die Schaufelräder brachte. Diese besaßen mit zwölf Schaufeln einen Durchmesser von 8,23 Metern. Maximal waren damit etwa 15,7 Knoten möglich, doch die Reisegeschwindigkeit lag eher bei etwa zehn Knoten. 220 Tonnen Kohlebunker erlaubten eine maximale Reichweite von 1.870 Seemeilen unter Dampf.

Der Kiel der *Hohenzollern* wurde aus Eisen gestreckt und der Rumpf daraus gebaut. Über eiserne Querspanten zog man die Schiffshaut, und im Inneren schuf man sechs wasserdichte Abteilungen. Doch die Decks wurden aus Holz gefertigt. Insgesamt hatte das Schiff eine Länge von 90,65 Metern und eine maximale Breite über den Radkästen von 17,70 Metern, wobei der Schiffsrumpf nur 10,36 Meter an seiner breitesten Stelle maß. Bei einem maximalen Tiefgang von 4,66 Metern verdrängte die Jacht schließlich 1.962 Tonnen. Das Konstruktionsmaß betrug 1.707 Tonnen.

Auf dem schlanken Rumpf befand sich ein Deckshaus mit Steuerstand und Brücke. Ihre spätere Bemalung folgte dem Muster der Kriegsschiffe: schwarzer Rumpf und gelbe Aufbauten. Doch es gab auch andere

VORGÄNGER

Aviso *Grille*

1857 in der Werft Normand in Le Havre vom Stapel gelaufen, war der Aviso *Grille* als königlich-preußische Jacht bestimmt und stand 1870 vor Rügen sogar in einem Gefecht mit französischen Schiffen. Mehrfach umgebaut und seit 1892 Schulschiff, gilt *Grille* als das langlebigste Schiff der deutschen Marinen: Es wurde 1920 in Hamburg abgewrackt! 326 BRT groß, 57 Meter lang, als Dreimastschoner getakelt, eine Expansionsmaschine, 13 Knoten.

KÖNIGLICHER CHEF: Der Bruder Wilhelms II., Prinz Heinrich, war als Korvettenkapitän vom 5. Juli bis 29. September 1888 zweiter Kommandant der *Hohenzollern*

Foto: picture-alliance/Imagebroker/H.-D. Falkenstein

ERSATZ FÜR *GRILLE*: ***Hohenzollern*** **lief zwar 1876 vom Stapel, mit den Probefahrten konnte man aber erst 1880 beginnen, nachdem zwei Krupp-Prunkgeschütze eingebaut worden waren**

Foto: SZ-Photo/United Archives/Topfoto

Anstriche im Laufe der Zeit. Hauptunterscheidungsmerkmal zu den richtigen Kriegsschiffen war das goldene Zierband, das einmal um den ganzen Rumpf lief.

IN FAHRT: **Nachdem ein Kreuzer namens *Kaiseradler* in *Seeadler* umgetauft worden war, war der Name „frei" und konnte für die Jacht verwendet werden; gut zu erkennen ist das schon damals antiqiert wirkende Schaufelrad**

Foto: SZ-Foto

12,5-Zentimeter-Ringkanonen

Obwohl das Schiff eine Jacht war, besaß es auch eine Bewaffnung. So waren zwei Prunkgeschütze als 12,5-Zentimeter-Ringkanonen als Geschenk der Firma Krupp verbaut worden. Die 180 Schuss Munition dienten nicht wirklich dem Gefecht, sondern dem maritimen Zeremoniell. Damit wurden die üblichen Ehrensalute verschossen. Und eine Kaiserliche Jacht würde oft protokollarischen Verpflichtungen unterworfen sein.

1884 wurde die Bewaffnung umgebaut und bestand fortan aus zwei 8,7-Zentimeter-Ringkanonen und fünf 3,7-Zentimeter-Revolverkanonen. Die Besatzung stellte die Kaiserliche Marine und umfasste den Kommandanten, acht Offiziere und 136 bis 145 Mannschaften und Unteroffiziere. Am 5. Juli 1876 lief die *Hohenzollern* vom Stapel, und der Direktor der Admiralität Contre-Admiral Ludwig Henk taufte sie. Die Fertigstellung des im Inneren luxuriös ausgestatteten Schiffes zog sich noch bis zum 10. April 1880 hin. Nach einer Erprobungsphase konnte es ab Mitte Juli als einsatzbereit gelten. Die Jacht wurde wie ein großer Teil der Flotte nur im Sommer in Dienst gehalten. Deshalb endete ihre erste Indiensthaltung am 11. November 1880.

Außen ein Kriegsschiff, innen ein Luxusdampfer: Die *Hohenzollern* vereinte edelstes Interieur mit Zweckmäßigkeit. Als Staatsjacht diente sie vor allem der Repräsentation des Deutschen Reiches

Auch wenn das Schiff von außen wie ein Kriegsschiff aussah, war es im Inneren doch eher luxuriös ausgestattet. Wertvolles Mobiliar, Tapeten und Leuchter erweckten sogar den Eindruck eines Gründerzeit-Salons. Die Decken waren mit Kassettendecken versehen, und an den Wänden hingen viele Bilder. Es war für den obersten Dienstherren der Kaiserlichen Marine eine angemessene Innenausstattung, die ein angenehmes Reisen gestattete.

Auch familiäre Aufgaben

Ihre Funktion als Staatsjacht erfüllte sie erstmals im Sommer 1880 mit Kronprinz Friedrich und Prinz Wilhelm an Bord. Dabei wohnten beide einem Manöver bei und sahen zu, wie der Aviso *SMS Zieten* das ausrangierte Schiff *SMS Barbarossa* mit einem scharfen Torpedo versenkte. Solche Vorführungen vor der Herrscherfamilie waren da-

***KAISERADLER* IN WILHELMSHAVEN:** Nicht nur im Ausland unterwegs, sondern auch bei heimischen Flottenmanövern und Segelregatten war die *Hohenzollern* häufig anwesend Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

mals sehr wichtig, denn nur so konnte der junge Kapitänleutnant Alfred Tirpitz die Zerstörungskraft dieser neuen Waffe beweisen.

Nachhaltige sinnliche Erfahrungen verstärkten die ansonsten verbalen Vorträge und lieferten ein Bild vom tatsächlichen Seekrieg. Tirpitz hatte Erfolg, die Torpedowaffe sollte eine feste Größe in der Kaiserlichen Marine werden. Daneben nahmen die beiden zukünftigen Herrscher auch noch am Stapellauf der Panzerkorvette *Baden* teil.

Dem Weltumsegler entgegen

Aber auch familiäre Aufgaben waren Teil des Auftrags. So fuhr die Jacht am 29. September 1880 der heimkehrenden Korvette *Prinz Adalbert* entgegen. Nach zwei Jahren Weltumseglung begrüßte der Kronprinz so auch seinen Sohn Heinrich, der als Unterleutnant mit auf dieser Reise war. Wilhelm I. weilte im September des Folgejahres selbst auf dem Schiff. Zusammen mit Reichskanzler Bismarck begrüßten sie am 9. und 10. September Kaiser Alexander III. in der Putziger Wiek vor Gdingen. Auch Wilhelm I. wurde die neue Torpedowaffe vorgeführt. Der Monarch selbst durfte elektrisch ferngezündet eine Mine auslösen und versenkte eine Schaluppe. Der Höhepunkt war aber sicher die Versenkung des Hulk mit einem Torpedo des Torpedoschulschiffs *Blücher*. Erneut hatte der junge Tirpitz seine Finger

MARINEKAISER WILHELM II.: Der in Schiffe und Seefahrt vernarrte Kaiser verbrachte viel Zeit auf seiner Jacht; dass er unter Seekrankheit litt, war eine Laune der Natur Foto: SZ-Photo

im Spiel. Damit endete aber erst einmal die Ära der allerhöchsten Besuche an Bord der Jacht. Erst im Dreikaiserjahr 1888 sollte wieder Leben im Schiff einkehren.

Zur Großmutter nach England

Nur eine Woche nach dem Tod seines Vaters am 15. Juni 1888 ließ der junge marinebegeisterte Wilhelm II. die *Hohenzollern* unter dem Kommando seines Bruders Korvettenkapitän Heinrich von Preußen in Dienst stellen. Im Juli trat er darauf seine Antrittsreise zu den Monarchen der Ostseeanrainer Russland, Schweden und Dänemark an. Noch im selben Jahr wohnte auch er den Herbstmanövern der Flotte bei.

1889 reiste der Kaiser viel auf seiner Jacht. Er unternahm eine Nordlandreise bis zum Nordkap, besuchte seine Großmutter Queen Victoria, und im Oktober und November fuhr er über Griechenland bis zum Sultan des Osmanischen Reiches nach Istanbul. Dabei machte der Kaiser auf Korfu halt und besuchte Kaiserin Elisabeth von Österreich, besser bekannt unter ihrem Namen „Sisi“. Am 9. August 1890 reiste er zur Übernahmezeremonie zur nun deutschen Insel Helgoland. Wilhelm betrat sie aus protokollarischen Gründen aber erst am Folgetag.

Die knapp fünf Jahre zwischen 1888 und 1893 waren die wahrscheinlich bewegteste Periode in der Dienstzeit der Jacht. Auch

ALLES, WAS RANG UND NAMEN HAT: Bei der Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals am 21. Juni 1895 war selbstverständlich auch die *Kaiseradler* zugegen Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

NACHFOLGERIN: Die 1892 vom Stapel gelaufene, 122 Meter lange *Hohenzollern (II)* war topmodern und „hoffähig", im Kriegsfall aber auch für militärische Zwecke einsetzbar Foto: SZ-Photo/Scherl

wenn Wilhelm II. selbst gern mit den Revolverkanonen schoss und die Zeit an Bord genoss, wollte er doch ein moderneres Schiff zur Repräsentation als den mittlerweile veralteten Raddampfer. Deshalb wurde eine neue Jacht im Etat 1889/90 eingeplant.

Neue Jacht

Mit der Taufe der neuen Kaiserjacht in *Hohenzollern* am 27. Juni 1892 nannte man die bisherige Jacht in *Kaiseradler* um. Den Status behielt sie aber noch, schließlich war ihr Nachfolger ja noch nicht fertiggestellt. Trotzdem reiste Wilhelm II. 1892 auf ihr nach Tromsö in Norwegen und auch Anfang August zu Queen Victoria nach Cowes. Sein Bruder Prinz Heinrich fuhr auf dem *Kaiseradler* Ende September ebenfalls nach Großbritannien. Doch das Ende der allerhöchsten Nutzung war eingetreten.

Nach der Besatzungsreduktion vom 11. Oktober 1892 fanden keine Reisen des Kaiserhauses mehr auf der Jacht statt. Am 17. April 1893 wurde sie zurückgestuft in die militärische Schiffsklasse eines Avisos. Nachdem Wilhelm II. bereits ab Sommer 1893 seine neue *Hohenzollern* nutzte, wurde die *Kaiseradler* am 16. Oktober des Jahres außer Dienst gestellt. Ideen, das Schiff dem Kronprinzen Wilhelm zur Verfügung zu stellen, wurden verworfen. Einen letzten protokollarischen Dienst übernahm die *Kaiseradler* im Rahmen der Einweihung des Kaiser-Wilhelm-Kanals 1895. Die höchsten Ehrengäste aus dem Deutschen Reich schifften sich an Bord des Raddampfers ein. Konkret waren das die Könige Albert von Sachsen und Wilhelm von Württemberg sowie Prinzregent Luitpold von Bayern. Sie durften noch ein letztes Mal die Räumlichkeiten der alten Kaiserjacht während der Kanaldurchfahrt auf sich wirken lassen.

Militärisch hatte der Aviso *Kaiseradler* aber keine Relevanz mehr. Deshalb überführte die Marine das Schiff im Jahr 1906 zur Kaiserlichen Werft nach Danzig und strich es am 25. Mai 1909 aus der Liste als Kriegsschiff.

Zwei Versteigerungen brachten nicht die erwünschte Summe, und auch der Versuch, das Schiff an eine chilenische Reederei zu verkaufen, schlug fehl. Letztendlich übernahm die „Handelsgesellschaft für Armee, Marine und Großbetriebe" das Schiff Ende Juli 1912 und wrackte die ehemalige Kaiserliche Jacht ab. Teile der Radverkleidung schenkte man als Erinnerungsstücke dem Heimatmuseum Vegesack. ⚓

Der Antrag zur Bewilligung der Gelder für die neue *Hohenzollern* stieß nicht überall auf Zustimmung. Der Schiffsentwurf auch nicht: Man sprach von einem „in das Wasser gefallenen Omnibus"

VORPOSTENBOOT *POLARFRONT* DER KRIEGSMARINE

Im Einsatz

Die *Polarfront* war eines von sieben Walfangbooten, die im norwegischen Fredrikstad gebaut und von der Kriegsmarine übernommen wurden. Nach Fertigstellung gehörte das Schiff zur 59. Vorpostenflottille mit ihrem Chef Kapitänleutnant Keller. Ihr Auftrag: den Nachschub für die an der Eismeerfront eingesetzten Truppen von General Eduard Dietl zu sichern

Von Rüdiger von Ancken

* Neben zwei Maschinen-Maaten gehörte auch der Funkgefreite Rudolf Ressel zu dem Vorauskommando, das zur Baubelehrung Anfang Juli 1941 an Bord geschickt wurde. Dieser Bericht entstand nach Aufzeichnungen und Gesprächen mit Rudolf Ressel

KONVOI 1: Im Hintergrund läuft der ehemalige norwegische Tanker *Turicum*, der als *Ill* für die Kriegsmarine unterwegs ist

Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

IM BAATSFJORD: Sturmfahrt nach Kirkenes; achteraus läuft das Schwesterschiff *Polarsonne*, Februar 1942

Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

OSLO: *Polarfront* an der Ausrüstungspier zum Auffüllen des Bestandes
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

WERFT FREDRIKSTAD: Angetreten zum Morgenappell
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

Das Vorpostenboot *Polarfront* stand 1941 in Norwegen vor der wichtigen Aufgabe, den Nachschub für deutsche Truppen zu sichern. Nach und nach komplettierte sich die Besatzung, auch der neue Kommandant, Leutnant z. S. Puffpaff, traf inzwischen ein. Am 3. August 1941 war es so weit, die *Polarfront* wurde in Dienst gestellt. Die anschließende Probefahrt im südlichen Oslofjord verlief zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Danach verholte das Schiff in den Kriegshafen von Horten, wo die Waffen an Bord kamen. Es folgten Übungsfahrten mit ausgedehnten Manövern, angefangen von „Feuer im Schiff" bis zu „Mann über Bord". Nach Ergänzung von Treibstoff und Proviant verholte das Schiff nach Oslo, um Schlüsselmaschine und Geheimunterlagen an Bord zu nehmen. Die Reise in das künftige Einsatzgebiet in Nordnorwegen konnte beginnen.

Obwohl nach Verlassen des Oslofjordes nur mäßiger Seegang im Skagerrak herrschte, wurden durch das Schaukeln des Schiffes fast alle Besatzungsmitglieder seekrank, nur die bereits seebefahrenen Mannschaftsteile und Offiziere blieben verschont. Die *Polarfront* umrundete die Südküste Norwegens unbehelligt von englischen U-Booten, andernfalls hätte es für das Schiff unangenehm werden können.

Nach und nach gewöhnte sich die Besatzung an die nicht aufhörende Schaukelei, zumal ständig wechselnde Rollenmanöver für Ablenkung sorgten. Nach einem Zwischenstopp in Bodö zum Ergänzen von Brennstoff ging es direkt zum künftigen Flottillenstützpunkt Tromsö. Zusammen mit der in Kirkenes stationierten 61. Vorposten-Flottille und der 11. U-Jagd-Flottille aus Hammerfest war die Sicherung des Nachschubs für die an der Eismeerfront kämpfenden Soldaten des Generals Eduard Dietl fortan die zentrale Aufgabe.

Es wird ernst ...

Bereits auf dem Marsch nach Tromsö bekam die Besatzung einen Vorgeschmack, wie gefährlich es im künftigen Einsatzgebiet am Polarkreis zuging. Am 6. September 1941 griffen die beiden englischen Leichten Kreuzer *Aurora* und *Nigeria* einen vom Artillerieschulschiff *Bremse* geschützten Geleitzug an. Während sich das Artillerieschulschiff den beiden Kreuzern entgegenstellte, suchten die Frachter und die schwach armierten Vorpostenboote Schutz im nahen Porsangerfjord. Gegen die beiden Kreuzer hatte das Artillerieschulschiff mit seinen an Zahl unterlegenen Geschützen keine Chance und sank nach tapferem Kampf. 160 Männer verloren bei dem ungleichen Gefecht ihr Leben. Für den Funkgefreiten Rudolf Ressel war es seiner Erinnerung nach ein eigenartiges Gefühl, die letzten Funksprüche des Artillerieschulschiffes aufzufangen und damit Ohrenzeuge des letzten Kampfes der *Bremse* zu werden, auch wissend, dass niemand zu Hilfe eilen konnte.

Mitte September 1941 lief die Polarfront zu der ersten Geleitzugfahrt nach Kirkenes aus. Für den Marsch nordwärts rund um das Nordkap bis zum Zielhafen brauchte man etwa vier Tage. Solange man sich in den engen Fjorden befand, musste nachts wegen Treibminengefahr geankert werden, da russische Flugzeuge vermehrt Minen abwarfen. Nach jedem Minenfund wurde das entsprechende Seegebiet auf Befehl des Admirals Norwegische Polarküste so lange gesperrt, bis die Minenräumer ihre Räumarbeiten durchgeführt und „klar" gemeldet hatten. Erst dann durfte das Geleit den Marsch planmäßig fortsetzen.

... und wieder ruhig

Die nächsten Fahrten verliefen ereignislos. Auf der fünften Reise jedoch meldeten die begleitenden U-Jäger einen Unterwasserkontakt. Weisungsgemäß stoben die Frachter auseinander, und die Vorpostenboote und U-Boot-Jäger jagten dorthin, wo laut Ortung der Feind stehen sollte. Mit ein paar Wasserbombenwürfen schien man das U-Boot auch tatsächlich verscheucht zu haben, denn eine Ortung wurde nicht mehr festgestellt. Aus der Luft drohte den Geleit-

DER KOMMANDANT: Leutnant z. S. Puffpaff und sein Signalgast
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

LAGEKARTE: Geleitzugwege zwischen Tromsö und Kirkenes

Foto: Sammlung von Ancken

GEFÄHRLICHE BEGEGNUNG: Eine Treibmine im Schneesturm, im Hintergrund schemenhaft ein U-Boot-Jäger

Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

FLOTTILLENCHEF: „U-Boot zwischen uns! Laufen Sie großen Kreis! Einkesseln!" Nach einem Gemälde von Marinemaler Walter Zeeden

Foto: Sammlung von Ancken

KONVOI 2: Voraus der norwegische Dampfer *Listo* (1.998 BRT) der Reederei Herlof Andersen aus Kristiansand. 1943 sank die *Listo* nach Minentreffer in holländischen Gewässern

Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

IM MASCHINENRAUM: Der leitende Maschinist, ein Obermaschinen-Maat, wartet auf das nächste Maschinenmanöver
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

ALLTAG: Obwohl kaum Seegang, ist ständig Wasser an Deck
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

zügen kaum Gefahr, aber mit U-Boot-Angriffen musste immer gerechnet werden. Da die Vorpostenboote anfangs noch keine Unterwasserortungsgeräte hatten, begleiteten immer U-Boot-Jäger die Konvois.

Am 8. November 1941 torpedierte das sowjetische U-Boot K 1 den 1.930 BRT großen Dampfer *Flottbek* der Hamburger Reederei Knöhr & Burchard vor dem Syltefjord. Sofort jagten *Polarfront* und zwei Boote der 11. U-Jagdflottille mit äußerster Kraft auf die ungefähre Abschussstelle zu. Der Flottillenchef signalisierte noch: „U-Boot zwischen uns! Laufen Sie großen Kreis! Einkesseln!" Dieser Kessel hatte einen Durchmesser von etwa 1,5 Seemeilen, und mittendrin sollte sich das U-Boot befinden.

Ölfleck, aber keine Wrackteile

Die beiden Boote von der 11. U-Jagd und die *Polarfront* begannen umgehend mit dem Werfen von Wasserbomben. Plötzlich durchbrach der Steven des U-Bootes im 45-Grad-Winkel die Wasseroberfläche und schoss bis zu acht Meter aus dem Wasser. Die Geschützbedienungen, eben noch zur Unterstützung bei den Wasserbombenwerfern beschäftigt, beeilten sich, ihre Geschütze zu mannen, da sackte der Bug des U-Bootes auch schon wieder unter die Wasseroberfläche.

Alle drei Boote jagten auf die Tauchstelle zu und warfen eine volle Salve Wasserbomben. Danach wieder Schleichfahrt, um den Feind zu orten. Nach einem weiteren Anlauf quoll ein großer Ölfleck an die Wasseroberfläche, Wrackteile wurden aber nicht gesichtet, denn das hätte auf die Vernichtung des U-Bootes hingewiesen. Die *Polarfront* erhielt nun Order, sich um die Rettung der *Flottbek*-Schiffbrüchigen zu kümmern. Bis auf drei Seeleute konnte die Besatzung gerettet werden. Keine Spur mehr von dem Unterseeboot, das auf Schleichwegen davongekommen zu sein schien.

Als das sowjetische U-Boot K 1 den Dampfer *Flottbek* vor dem Syltefjord torpedierte, jagten sofort *Polarfront* und zwei Boote der 11. U-Jagdflottille auf die Abschussstelle zu. Dann warfen sie ihre Wasserbomben, und plötzlich schoss das feindliche U-Boot nach oben

Die *Polarfront* war am 3. Dezember 1941 wieder als Geleitzugsicherung unterwegs, als ein Funkspruch aufgenommen wurde, dass UJ 1708 (Ex-Fischdampfer *FD Färöer*) gesunken sei. An diesem Tag war es bei der Insel Rolfsöy, nördlich von Hammerfest, zu einem Gefecht zwischen UJ 1708 und dem sowjetischen U-Boot K 3 gekommen. Durch den Treffer einer 10-Zentimeter-U-Boot-Granate auf dem Achterschiff des U-Boot-Jägers waren die dort gelagerten Wasserbomben explodiert und UJ 1708 in die Luft geflogen. Es gab keine Überlebenden. Der Explosionsknall soll noch im 20 Kilometer entfernten Hammerfest zu hören gewesen sein.

Nächste Geleitfahrt

Rudolf Ressel blieb dieser Tag immer in Erinnerung, denn ursprünglich war er als Funker auf UJ 1708 vorgesehen, aber durch einen glücklichen Zufall war umdisponiert worden und er auf die *Polarfront* gekommen. Somit überlebte er den Krieg.

Auf einer anderen Geleitzugfahrt wurde in den engen Gewässern des Mageröy Sundes ein Frachtschiff ganz in der Nähe der mitlaufenden *Polarfront* torpediert. Kurz vor der Torpedierung machte Rudolf Ressel noch seinen Funkerkollegen auf das mangelhafte Abblenden dieses Schiffes aufmerksam. Dann knallte es auch schon. Sofort begannen die Vorpostenboote und U-Boot-Jäger das feindliche U-Boot mit dem Werfen von Wasserbomben zu bekämpfen. Rudolf Res-

sel nannte es in seinen Erinnerungen „Schreckbomben werfen“. Doch nach einer gewissen Zeit wurde das Werfen der Wasserbomben eingestellt, da der Kontakt verloren gegangen war.

Die Suche nach Überlebenden begann. Der *Polarfront* gelang es, zwei Besatzungsmitglieder aus dem kalten Wasser zu fischen. Beide berichteten übereinstimmend, dass nicht das kalte Wasser, sondern die Druckwellen der explodierenden Wasserbomben das Schlimmste gewesen seien. Sie hätten den menschlichen Körper wie Hammerschläge getroffen.

Kriegsalltag

Auch über eine Kuriosität hat Rudolf Ressel in seinen Erinnerungen berichtet. Auf dem südöstlichen Zipfel der Insel Mageröy lagen einige Heeresbatterien und die Funkstation Honningsvaag, die sich auf einem abfallenden Felsvorsprung befand. Zweimal versuchten feindliche U-Boote, getäuscht durch den schwachen Lichtschein aus der Station, den vermeintlichen Frachter zu torpedieren.

Ein U-Boot soll sogar einen Dreierfächer abgeschossen haben. Außer ein paar zerbrochenen Fensterscheiben und kleineren Schäden ist jedoch nichts weiter passiert. Auf Dauer wollten die Funker nicht als Zielscheibe dienen, zumal man nicht wusste, ob der Felsvorsprung eventuell doch noch abbrechen könnte. Die Station wurde also landeinwärts verlegt.

Im März 1942 traf es bei einem Geleit rückkehrend von Kirkenes auf der Höhe von Nordkyn ein Boot der 57. Flottille. Ressel konnte noch die etwa 20 Meter hohe Wassersäule des Torpedotreffers beobachten, da brach das Boot in zwei Teile und versank innerhalb von einer Minute. Offensichtlich galt dieser Angriff einem Frachter. Man vermutete, dass das Vorpostenboot zufällig getroffen wurde, weil es dem Torpedo in die Quere gekommen war. Alle Frachtschiffe stoben auseinander, während die Bewacher Wasserbomben warfen. Von der 35-köpfigen Besatzung konnten nur acht Überlebende gerettet werden.

Bis heute kommt es zuweilen vor, dass ein Schiff auf eines der vielen Unterwasser-Hindernisse aufläuft, verursacht durch Navigationsfehler oder durch schlechte Sichtverhältnisse. Der Geleitzug war bereits entlassen, alle Begleitfahrzeuge befanden sich kurz vor dem Stützpunkt Tromsö, als UJ 127 (Ex-*FD Mecklenburg*), eben noch mit einer kräftigen Bugwelle unterwegs, plötzlich zum Stillstand kam. Was war passiert? UJ 127 war auf einen Unterwasserfelsen aufgelaufen. Die *Polarfront* wurde umgehend vor Ort geschickt, um den U-Boot-Jäger von dem Hindernis zu ziehen. Da bereits Hochwasser durch war, blieb UJ 127 auf dem Felsen sitzen und rührte sich nicht. Erst mit dem folgenden Hochwasser bekam man den U-Boot-Jäger wieder flott.

Wintersturmfahrt

Anfang 1942 erlebte die *Polarfront* eine Wintersturmfahrt, die an Bord nicht so schnell in Vergessenheit geraten sein dürfte. Zusammen mit dem Schwesterschiff *Polarsonne* sollten zwei größere Frachter nach Kirkenes geleitet werden. Seit Tagen heulten Stürme bis Stärke neun, und außerhalb der schützenden Fjorde hatte sich eine hohe See aufgebaut. Nach dem Verlassen des Fjordes arbeiteten die Schiffe heftig in der wild bewegten See; sie sausten in die Wellentäler hinab und kletterten sofort die anrollenden Wellenberge wieder hinauf.

Alles, was nicht niet- und nagelfest verstaut war, flog durch die Gegend. Rudolf Ressel schrieb in seinen Erinnerungen, dass die *Polarfront* bis zu unglaublichen 55 Grad (!) übergeholt hatte, wobei der Eispanzer an Deck einen guten Anteil hatte, denn durch überkommende, gefrierende Seen wurde das Schiff zumehmend topplastig. Nachdem der Konvoi Nordkyn umrundet hatte, sank die Geschwindigkeit bis auf drei Knoten herab, sodass der Flottillenchef angesichts düsterer Wetterprognosen nur die Möglichkeit sah, im nahen Baatsfjord Schutz zu suchen und auf Wetterbesserung zu warten.

GESTRANDET: UJ 127 ist bei Hochwasser auf einem Unterwasserfelsen gelaufen
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

IN KIRKENES: Nach der Sturmfahrt endlich angekommen, Februar 1942
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

VEREISUNGSGEFAHR: Auf der Brücke muss immer ein Fenster offen gefahren werden
Foto: Rudolf Ressel (Slg. von Ancken)

DER FLOTTILLENCHEF: Kapitänleutnant Keller bei der Verleihung von EK 2 Foto: Sammlung Keller

HARSTAD: In der Werft zur Generalüberholung
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

Doch auch im Baatsfjord war es mit der Ruhe schnell vorbei. Auf dem 4.325 BRT großen norwegischen Dampfer *Arna* gingen beide Anker verloren, und das Schiff trieb dem felsigen Ufer entgegen. Da die *Arna* keinen Reserveanker besaß, beschloss der Flottillenchef, „Anker auf" zu gehen und trotz der widrigen Witterungsverhältnisse die Reise nach Kirkenes fortzusetzen.

Per Funk wurde Kirkenes angewiesen, einen freien Liegeplatz für die *Arna* vorzuhalten. Große Sorgen bereitete allerdings die zunehmende Vereisung auf der *Polarfront*. Erst als der Konvoi bei Vardö südliche Kurse steuerte, besserten sich die Seegangverhältnisse, und weniger Wasser kam über Deck. Schließlich in Kirkenes angekommen, bestaunte die Besatzung die dicke, bizarr geformte Eiskruste, die in nur wenigen Tagen entstanden war.

Werftzeit in Harstad

Im März 1942 gab es eine kurze Werftzeit in Harstad. Bis in den Mai blieb Rudolf Ressel noch auf der *Polarfront*, dann wurde er auf einen Maaten-Lehrgang beim MNO (Marinenachrichtenoffizier) nach Oslo geschickt. Nach dreimonatiger Lehrgangsdauer ging er als Funkmaat auf den U-Boot-Jäger UJ 1709 (Ex-*FD Westpreußen*).

Rudolf Ressel, dessen überlieferte Aufzeichnungen zu diesem Bericht geführt haben, absolvierte nach seiner Zeit auf der *Polarfront* einen Lehrgang in Oslo, diente anschließend auf dem U-Boot-Jäger UJ 1709 und danach in der Marinefunkstelle in Stavanger

Im August 1943 beendete eine Verletzung Ressels Laufbahn an Bord. Fortan war er in der Marinefunkstelle Stavanger stationiert. Hier erlebte er auch das Kriegsende. Im November 1945 kehrte er schließlich auf dem Truppentransporter *Hansestadt Lübeck* nach Deutschland zurück. Rudolf Ressel starb im Januar 2012 im Alter von 91 Jahren in Elmshorn.

Chef der 10. VP-Flottille

Noch ein Wort über Kapitänleutnant Henry Keller, bis September 1942 Chef der 59. VP-Flottille. Auf dem Weg zu seiner Dienststelle in Tromsö war er an Bord des Truppentransporters *Pionier*, ein ehemaliges Kühlschiff der Hamburger Reederei F. Laeisz, um von Dänemark nach Norwegen übergesetzt zu werden. Am Abend des 2. September 1941 wurde das Schiff von dem englischen U-Boot *Sturgeon* torpediert und sank innerhalb weniger Minuten etwa 15 Seemeilen nördlich von Skagen. Von den 823 an Bord befindlichen Personen kamen 338 Soldaten bei dieser Tragödie ums Leben.

Kapitänleutnant Keller konnte sich mit anderen Überlebenden auf ein Floß retten. Nach sieben Stunden Umhertreibens rettete ein Boot der 10. VP-Flottille die Schiffbrüchigen. Von 1942 bis 1944 übernahm Kapitänleutnant Keller diese 10. Vorpostenboot-Flottille. Danach wurde er Kommandant des U-Boot-Werkstattschiffes *Stahl* (siehe *Schiff Classic* 5-2021). ⚓

TECHNISCHE DATEN

Polarfront

Schiffstyp	Walfangboot
Bauwerft	Mekaniske Verkstad Fredrikstad, Norwegen
Stapellauf	1941
Indienststellung	3. August 1941
Größe	330 BRT
Länge	40,0 m
Breite	7,6 m
Tiefgang	4,3 m
Antrieb	3-Zylinder-Kolbendampfmaschine, 1 Kessel, 1 Schraube
Brennstoffvorrat	40 t Heizöl
Geschwindigkeit	11 kn
Besatzung	35 Mann
Bewaffnung	Belgische 7,5-cm-Flak, 2 FlaMW 2 cm, 1 sMG, 2 Wabo-Werfer sowie 2 Wabo-Abrollvorrichtungen für 40 Wabos

AUF WARTEPOSITION: Wann kommt der nächste Einsatz?
Foto: Rudolf Ressel (Sammlung von Ancken)

VERBRECHERSCHMIEDE DER OFFIZIERE?

Blut an den Händen

Helmut Patzig und Wilhelm Werner waren im Ersten Weltkrieg U-Boot-Kommandanten und kannten sich gut. Mit der Versenkung ziviler Dampfer begingen beide Kriegsverbrechen – und beide profitierten nach dem Krieg von einem fein gesponnenen Netzwerk und machten Karriere

Von Svenja Baseler, M. A.

Auf der Rückkehr von einem Verwundetentransport in die kanadische Hafenstadt Halifax bewegte sich das britische Lazarettschiff *HMHS Llandovery Castle* am 27. Juni 1918 auf die südirische Küste zu. An Bord des 152 Meter langen und 19 Meter breiten Schiffs befanden sich 164 Mann Besatzung, 80 kanadische Ärzte und Sanitäter sowie 14 Rot-Kreuz-Schwestern.

Die britische Regierung hatte 1916 alle kriegführenden Parteien über den neuen Verwendungszweck des ehemaligen Post- und Passagierschiffs der Union Castle Line – den maritimen Sanitätsdienst – in Kenntnis gesetzt, um es zu schützen, denn Angriffe auf Lazarettschiffe waren völkerrechtlich untersagt. Die *Llandovery Castle* war zudem vorschriftsmäßig mit mehreren roten Kreuzen markiert, fuhr hell erleuchtet und war damit weithin sichtbar.

U 86 verfolgt das Sanitätsschiff

Der Kommandant des deutschen U-Bootes U 86 Helmut Patzig hatte die *Llandovery Castle* schon nachmittags entdeckt und sie dann verfolgt. Als Grund dafür gab er später an, er habe die Rot-Kreuz-Markierung für den Tarnversuch eines Truppen- oder Munitionstransporters gehalten. Ohne Vorwarnung ließ der Oberleutnant zur See um 21:30 Uhr irischer Zeit zwei Torpedos mittschiffs auf die Backbordseite des Lazarettschiffs abschießen. Während das eine Geschoss sein Ziel verfehlte, schlug das andere im hinteren Maschinenraum ein. Die weiter rotierenden Doppelschrauben des Schiffs beschleunigten den Sinkvorgang, was die Rettungsmaßnahmen massiv erschwerte.

Von den 19 Rettungsbooten waren die meisten durch die Explosion des Einschlags zerstört worden oder kenterten während der Evakuierung, nur drei konnten sich freischwimmen. Ihre Insassen – unter ihnen der Kapitän Edward Arthur Sylvester – versuchten, weitere Schiffbrüchige an Bord zu ziehen. Hilfe hatte nicht gerufen werden können, da das Funkgerät sofort ausgefallen war.

U 86 war mittlerweile aufgetaucht, und der Kommandant befahl den Überlebenden, die Rettung der Schiffbrüchigen abzubrechen und mit ihren Booten längsseit zu gehen. Er verhörte sodann den Kapitän und einige Offiziere – u. a. den kanadischen Major Thomas Lyon, der überlebte und sich die Kennung des U-Boots merken konnte. Sie beteuerten jedoch beharrlich, die *Llandovery Castle* habe keine US-amerikanischen Truppen transportiert, sie sei lediglich ein Sanitätsschiff.

Eindeutiges Verbrechen

Im Verlauf des Verhörs muss Patzig erkannt haben, dass er ein schweres Verbrechen gegen das geltende See- und Kriegsrecht begangen hatte. Seine erste Reaktion war, alle Überlebenden zurück in die Rettungsboote zu beordern und den Ort der Versenkung zu verlassen. Doch schon kurze Zeit später scheint dem Kommandanten aufgefallen zu sein, dass jeder überlebende Schiffbrüchige Zeuge seines Verbrechens sein würde – und er drehte um.

IM DIENST DER MENSCHEN: Das Hospitalschiff *Llandovery Castle* mit Rot-Kreuz-Markierungen in Halifax, 1918

Foto: Nova Scotia Archives, Photo Collection: The Royal Navy in Nova Scotia Waters

H.M. Hospital Ship, Llandovery Castle.

NEUE KARRIERE: Helmut Patzig in Kriegsmarine-Uniform (nach 1939), das einzige offiziell überlieferte Porträt
Foto: Ulrich van der Heyden

GEGEN DIE BARBAREI: Kanadisches Propagandaplakat (Ausschnitt) aus dem Jahr 1918, das mit der Versenkung der *Llandovery Castle* für den Kauf von Kriegsanleihen wirbt
Foto: Library of Congress, Prints & Photographs Division, Posters: World War I

Auf Patzigs Befehl hin musste sein Gefechtsrudergänger die Rettungsboote rammen, um sie zu versenken. Da dieser allerdings keinen Erfolg hatte, gab Patzig das Kommando „tauchklar", sodass sich die U-Boot-Besatzung unter Deck zu begeben hatte. Lediglich die beiden Wachoffiziere Ludwig Dithmar und John Boldt sowie der Oberbootsmann und Kanonier Fritz Meißner durften (oder mussten?) bleiben – so hielt Patzig den Kreis der Eingeweihten möglichst klein.

Rettungsboote versenkt

Fritz Meißner erhielt Befehl, auf die Rettungsboote zu schießen, und versenkte zwei von ihnen. Nur ein Rettungsboot mit 23 Insassen und Kapitän Sylvester entkam Patzig nach erneuten Rammversuchen und intensiver Verfolgungsjagd im Schutz der Nacht und aufgrund des stärker werdenden Wellengangs. Zwei Tage später, am 29. Juni, wurden sie von dem britischen Zerstörer *Lysander* aufgefunden.

Durch Patzigs Verbrechen verloren 234 unschuldige Zivilisten ihr Leben. Doch damit nicht genug: Auch wenn Kapitän Sylvester und Teile der Besatzung U 86 entkamen und Patzigs Untat bezeugen konnten, so bemühte er sich auch nachträglich noch, sein Vergehen zu vertuschen, indem er im Kriegstagebuch von U 86 Einträge, Munitionslisten und die Route des U-Boots fälschte. Es war ein verzweifelter Versuch zu verhindern, dass seine Kameraden von seiner Tat erfuhren und sein Verhalten als eines Offiziers der U-Boot-Flotte unwürdig erachteten, ja sogar zutreffend als verbrecherisch einstuften.

Patzigs Gefechtsrudergänger, ein bis in die Gegenwart unbekannter Zeuge, der den Vorgang heimlich vom Turm aus beobachtet hatte und Licht ins Dunkel hätte bringen können, meldete sich im Prozess nicht zu Wort.

Parallelität der Ereignisse

Schaut man sich Patzigs Vorgehen in jener Juninacht genauer an, so fallen einige Parallelen zu einem anderen spektakulären Seekriegsverbrechen auf, das Kapitänleutnant Wilhelm Werner am 31. Juli 1917 mit U 5 an dem britischen Dampfer *Belgian Prince* verübte. Bei der Ähnlichkeit der Fälle dürfte es sich nicht um einen reinen Zufall handeln:

AUF DEM U-BOOT: Der Gefechtsrudergänger während seiner Ausbildungszeit auf U 86

Foto: Ulrich van der Heyden

Oberleutnant zur See Patzig hatte ein Kriegsverbrechen begangen, bei dem 234 unschuldige Menschen ihr Leben lassen mussten. Er unternahm im Nachhinein alles, um seine Untat zu vertuschen, indem er KTB-Einträge änderte und die U-Boot-Route fälschte

Helmut Patzig war vom 1. Juni 1916 bis zum 3. September 1917 Wachoffizier auf U 55 unter Wilhelm Werner, und wenn er nicht Mittäter war, so war er doch aktiver Mitwisser – und nahm sich vielleicht ein Vorbild an seinem ehemaligen Kommandanten?

Der Dampfer *Belgian Prince* war mit einer Besatzung von 42 Mann und einer Ladung Tonerde auf dem Weg von Liverpool nach Newport News, als U 55 um 21 Uhr aus dem Nichts auf der Backbordseite die *Belgian Prince* mit einem Torpedo angriff und den Maschinenraum zerstörte. Ein Hilfesignal konnte nicht mehr gesendet werden. Das Schiff legte sich auf die Seite, und die Besatzung sowie zwei blinde Passagiere konnten sich in zwei Rettungsboote und ein Kapitäns-Dingi retten.

Mittlerweile war U 55 aufgetaucht und begann, die *Belgian Prince* mit einem Maschinengewehr zu beschießen, zunächst auf der Backbord-, anschließend auf der Steuerbordseite. Werner befahl den Rettungsbooten, längsseit zu gehen, und die Schiffbrüchigen mussten sich auf das Oberdeck des U-Boots begeben. Harry Hassan, der Kapitän der *Belgian Prince*, wurde unter Deck verhört, die beiden Rettungsboote wurden geplündert und mit Äxten zerstört, und die Besatzungsmitglieder des Dampfers mussten ihre Schwimmwesten ablegen.

Schicksal der *Belgian Prince*

Die Mannschaft von U 55 ging nun unter Deck, und das Unterseeboot entfernte sich zwei Seemeilen von dem Tatort, wo es tauchte und damit alle Besatzungsmitglieder der *Belgian Prince* – bis auf Harry Hassan –, potenzielle Zeugen, ihrem Schicksal im Wasser überließ. Nur drei Männer überlebten: Chief Engineer Thomas A. Bowman, 2nd Cook William Snell, der seine Schwimmweste unter der Kleidung getragen hatte, und Able Seaman (Vollmatrose) George Silessi, der es schaffte, zurück zum Dampfer zu schwimmen.

Silessi konnte am nächsten Morgen aus sicherer Entfernung beobachten, dass Kommandant Werner die schwimmfähig gebliebene *Belgian Prince* sprengen ließ – und so den sichtbaren Beweis seines Verbrechens vernichtete. Kapitän Hassan war nach seinem Verhör nicht wieder aufgetaucht, Wer-

DIE GROSSEN VIER: David Lloyd George (Großbritannien), Vittorio Orlando (Italien), Georges Clemenceau (Frankreich) und Woodrow Wilson (USA) am 27. Mai in Paris (v. l. n. r.)

Foto: Library of Congress, Prints & Photographs Division, George Grantham Bain Collection

ENDE DES KRIEGES: Die Teilnehmer der Versailler Verhandlungen berieten über die Zukunft und kamen zu einem eindeutigen Urteil

Foto: Library of Congress, Prints & Photographs Division, Miscellaneous Items in High Demand

Bekanntmachung.

50000 Mk. Belohnung.

Der am 16. Juli 1921 vom Reichsgericht wegen Kriegsverbrechens zu 4 Jahren Gefängnis verurteilte, nebenstehend abgebildete

Oberleutnant zur See a. D.

John Claus Boldt,

geboren am 26. Januar 1895 zu Danzig, ist am 17. November 1921 aus dem hiesigen Untersuchungsgefängnis entwichen.

Beschreibung: schlank, etwa 1,68 m groß, dunkelblond, bartlos, Augen grau, Sprache hoch- und plattdeutsch sowie englisch.

Auf die Ergreifung des Boldt oder für den Nachweis von Tatsachen, die zu seiner Ergreifung führen, ist eine Belohnung ausgesetzt, die vom Oberreichsanwalt auf

50000 Mk.

erhöht worden ist.

Sachdienliche Mitteilungen zu J. Nr. 5568/21. II. Z. St. 2 erbeten.

Hamburg, den 3. Dezember 1921.

Die Polizeibehörde.

Bekanntmachung

Der am 16. Juli 1921 vom Reichsgericht wegen Beihilfe zum Totschlag zu 4 Jahren Gefängnis verurteilte, nebenstehend abgebildete

Oberleutnant zur See a. D.

Ludwig Dithmar,

geboren am 13. Mai 1892 in Aachen, ist in der Nacht vom 28. auf 29. Januar 1922 aus dem Gerichtsgefängnis in Naumburg a. S. entwichen.

Beschreibung: 1,73 m groß, rotblond, hohe Stirn, spitze Nase, eingefallene Wangen, tiefliegende graue Augen, Zähne lückenhaft.

Auf die Ergreifung des Dithmar oder für den Nachweis von Tatsachen, die zu seiner Ergreifung führen, ist eine Belohnung von

50000 Mk.

(Fünfzigtausend Mark)

ausgesetzt.

Sachdienliche Mitteilungen zu a J 95/21 erbeten.

Leipzig, den 31. Januar 1922

Der Oberreichsanwalt.

GESUCHT: Steckbriefe für John Boldt und Ludwig Dithmar von 1921

Fotos: Sammlung Ulrich van der Heyden

ner verschwieg dessen Gefangennahme sogar im Kriegstagebuch. Dort trug er lediglich standardmäßig die Torpedierung und die Sprengung eines bewaffneten Viermastdampfers ein, ohne allerdings dessen Namen zu nennen.

Wiederholungstäter

Für Werner war ein solch grausamer Umgang mit einem feindlichen Schiff und dessen Besatzung nicht das erste Mal: Im April hatte er – ebenfalls in Patzigs Anwesenheit – schon die Dampfer *Torrington* (8. April 1917) und *Toro* (13. April 1917) torpediert und deren Besatzungen durch befohlenes Ertränken ermordet.

Durch den überlebenden Major Thomas Lyon hatte die britische Presse von Patzigs Seekriegsverbrechen erfahren, was lautstarke Proteste der britischen, amerikanischen und kanadischen Öffentlichkeit hervorrief. Sie forderte sowohl Patzigs als auch Boldts, Dithmars und Meißners Anklage und Verurteilung. Die deutsche Seite erfuhr zunächst nichts von dem Vorfall und ignorierte dann die Meldungen.

Eine Woche später erst teilten Regierungsvertreter mit, die *Llandovery Castle* müsse auf eine britische Seemine gelaufen sein, stritten also eine deutsche Beteiligung ab.

Unmittelbar nach Kriegsende verbreitete sich die Nachricht von Patzigs Verbrechen auch in Deutschland. Zu diesem Zeitpunkt enden die Eintragungen in seinen militärischen Personalunterlagen. Sollten Spuren seiner Tätigkeiten verwischt werden?

Am 11. Juli 1918 erhielt Patzig noch das Ritterkreuz mit Schwertern des königlichen Hausordens von Hohenzollern. Am 1. August 1918 ließ er sich dann (bis zum 31. August 1918) als Kommandant auf U 90 versetzen. Im September 1918 heiratete er Dorotha Brümmer, deren Nachnamen er annahm, wohl um der internationalen Aufmerksamkeit zu entgehen.

Zum Kapitänleutnant befördert

Nach dem Waffenstillstand von Compiègne am 11. November 1918 verbreiteten sich die Meldungen zu Patzigs Vergehen auch in der deutschen Presse – und genau zu diesem Zeitpunkt etwa enden die Eintragungen in seine militärischen Personalunterlagen. Wollte man so seine Spur verwischen? Aus anderen archivalischen Dokumenten ist zu entnehmen, dass er von Dezember 1918 bis Januar 1919 eine Stelle in der „Inspektion des Unterseebootswesens" in Kiel bekleidete und anschließend bis März 1919 in der „Schiffsbesichtigungskommission Danzig" eingesetzt war.

Bis zum November 1919 kehrte er als Inspektor nach Kiel zurück. Versuchte man mit diesen Posten, ihn aus dem Rampenlicht zu halten? Am 22. November 1919 wurde er aufgrund der Bestimmungen des Versailler

CHEF DER 26. U-FLOTTILLE: Brümmer-Patzig (vorn) geht in Pillau von Bord eines Ausbildungsschiffes, um 1944 Foto: Ulrich van der Heyden

Vertrages aus der Marine entlassen und erhielt – eine Formalität – im Zusammenhang mit dem Erlass des Reichswehrministers vom 21. Februar 1920 noch Monate später den nächsthöheren Dienstgrad.

Als die Vertreter der Entente mit der Ratifizierung des Versailler Vertrages im Januar 1920 forderten, die Versenkung von Hospitalschiffen müsse geahndet werden, und auf Patzigs Auslieferung bestanden – er stand auf der Kriegsverbrecherliste an vorderster Stelle –, floh er ins Ausland und hielt sich dort versteckt. Im Rahmen der Leipziger Prozesse (1921–1927) versuchte man, juristisch gegen ihn vorzugehen.

Stellvertreterprozess

Weil allerdings die deutschen Behörden ihn auch nach mehreren Versuchen nicht ausfindig machen konnten und weder er selbst als Angeklagter noch sein Gefechtsrudergänger als Zeuge sich äußerten, kam es zu einem Stellvertreterprozess gegen seine Wachoffiziere Dithmar und Boldt, die allerdings nach ihrer Verurteilung bald aus ihren Haftanstalten entflohen. Das Verfahren gegen Patzig, dessen Aufenthaltsort lange unbekannt blieb, wurde schließlich eingestellt und 1926 auch sein Haftbefehl aufgehoben. Es gab nur wenig Protest.

Nachdem die drei Angeklagten sich noch im selben Jahr vor dem Gericht zur Versenkung der *Llandovery Castle* geäußert hatten und Patzig die alleinige Schuld für das Verbrechen auf sich genommen hatte, wurde der Prozess wieder aufgenommen, die Urteilsfindung allerdings so lange verschleppt, bis der Strafsenat des Reichsgerichts den Prozess auf der Grundlage der sogenannten Strafbefreiungsgesetze von 1928 und 1930 rechtskonform mit Beschluss vom 20. März 1931 endgültig einstellen konnte.

In Kriegsmarine willkommen

Auch das führte zu wenig Widerspruch. Erst im „Dritten Reich" nahm die Marine Patzig als NSDAP-Mitglied wieder auf, beförderte ihn im Dezember 1939 zum Korvettenkapitän d. R. und im Februar 1944 zum Fregattenkapitän. Er wurde aufgrund seiner Vorgeschichte allerdings nicht auf Feindfahrten eingesetzt. Man fürchtete wohl, er könnte in die Hände der Royal Navy geraten und es könnte zu einem Prozess kommen.

Helmut Patzig hatte wegen seines Verbrechens also seinen Namen geändert, floh vor der Justiz ins Ausland und konnte sich erst in den 1930er-Jahren unter den veränderten Vorzeichen der Nazidiktatur seiner Vergangenheit rühmen. Wilhelm Werner hingegen erhielt noch 1918 das U-Boot-Kriegsabzeichen, das Ritterkreuz mit Schwertern des Königlichen Hausordens von Hohenzollern und die höchste Tapferkeitsauszeichnung Pour le Mérite sowie 1920 für seine 15-jährige Dienstzeit die Preußische Dienstauszeichnung.

Nach dem Krieg war er – anders als Patzig – ein hochdekorierter Mann. Dabei war die Liste seiner Kriegsverbrechen lang, sogar länger als Patzigs, hatte er sich doch auch im Falle der Dampfer *Torrington* und *Toro* schuldig gemacht sowie völkerrechtswidrig das Hospitalschiff *Rewa* (4. Januar 1918) torpediert. Und die Versenkung der *Belgian*

Prince und die Tötung ihrer Besatzung lastete man Werner zu diesem Zeitpunkt nicht einmal an, schrieb man sie doch fälschlicherweise Kapitänleutnant Paul Wagenführ von U 44 zu, das jedoch schon am 12. August 1917 vom britischen Zerstörer *Oracle* versenkt worden war. Zu einem Prozess kam es im Hinblick auf den damaligen Erkenntnisstand in der Sache der *Belgian Prince* also nicht.

Als die Alliierten im Sommer 1919 forderten, Werner als Kriegsverbrecher auszuliefern, bezogen sie sich auf die Dampfer *Torrington* und *Toro* sowie das Hospitalschiff *Rewa*. Seine Vorgesetzten stellten sich jedoch – anders als bei Patzig – schützend vor Werner und verhinderten seine Auslieferung. Die Marineleitung half ihm sogar im September 1919, Deutschland unter falschem Namen Richtung Brasilien zu verlassen, wo er bis zum August 1925 in São Paulo ungelernt als Architekt gearbeitet haben soll.

Einstellung des Verfahrens

Wieder zurück in Deutschland, bewirtschaftete er unbehelligt das Rittergut seiner neuen Ehefrau in Falkenau im oberschlesischen Landkreis Grottkau und bemühte sich um die Wiederaufnahme seines Prozesses in Leipzig. Im März des Jahres 1926 setzte das Reichsgericht sein Verfahren wegen Mordes im Fall der *Torrington* außer Verfolgung und stellte in den anderen Fällen das Verfahren ein. Schon im September 1930 wurde er Mitglied der NSDAP, im Sommer 1931 auch der SS, um deren Aufbau er sich in Oberschlesien bemühte.

Mit Hitlers „Machtergreifung" nahm Werners Karriere Fahrt auf: Ab November 1933 (bis 1945) saß er für die NSDAP als Abgeordneter für Oppeln im Reichstag. Bis zum Sommer 1935 war er außerdem Kommandeur des Abschnitts XXIV der SS; diesen Posten verließ er als frisch ernannter Brigadeführer. Ab 1938 befand es sich im Persönlichen Stab des Reichsführers SS Heinrich Himmler und war kurzzeitig auch Verbindungsoffizier für das Sudetenland. In dieser Zeit erhielt Werner militärische sowie Partei- und SS-Auszeichnungen.

Wie lässt sich dieser unterschiedliche Umgang der Deutschen mit Wilhelm Werner und Helmut Patzig nach ihren doch sehr ähnlichen, menschenverachtenden Kriegsverbrechen erklären? Was könnten Kriterien für ihre unterschiedlichen Lebenswege gewesen sein? Werners Versenkungen der *Torrington* und *Toro* und die anschließenden Tötungen der Besatzungen fanden 1917 in der Hochphase des „unbeschränkten U-Boot-Krieges" statt.

SEIT 1. FEBRUAR 1944 FREGATTENKAPITÄN: Helmut Patzig (rechts) mit einem Offizier an der Küste

Foto: Ulrich van der Heyden

Als die Alliierten die Auslieferung von Wilhelm Werner forderten, stellten sich seine Vorgesetzten schützend vor ihn. Die Marineleitung half ihm 1919 sogar dabei, unter falschem Namen Deutschland Richtung Brasilien zu verlassen.

Proteste ungehört

Die Proteste der internationalen Öffentlichkeit verhallten in einem aggressiven Deutschland, das von sich selbst überzeugt war, den Krieg doch noch mit einem „Siegfrieden" beenden zu können, nahezu ungehört. Jede Versenkung eines feindlichen Schiffes wurde als Erfolg der U-Boot-Waffe gefeiert und damit auch Werners Erfolge, was ihm Ansehen innerhalb der Marine verschaffte. Als langjähriger U-Boot-Kommandant – er diente in dieser Funktion immer wieder seit dem Beginn des Ersten Weltkriegs, anders als sein „Lehrling" Patzig, der erst im Januar 1918 diesen Posten erhielt – wurde er dafür mehrfach ausgezeichnet.

Die Versenkung der *Llandovery Castle* auf Befehl Patzigs fiel in einen späteren Zeitraum: Ein Sieg der Deutschen war im Juli 1918 deutlich weniger wahrscheinlich; die Torpedierung, das Rammen der Rettungsboote, das Schießen auf die Überlebenden und die Verfolgungsjagd – womit er in die Fußstapfen seines ehemaligen Kommandanten trat – provozierten ein ganz anderes mediales Echo der Alliierten. Die Untaten riefen geradezu einen Sturm der Empörung hervor und prägten Patzigs eher problematische Wahrnehmung in der Marine.

Gegen die Ehre der Marine!

Denn er hatte durch seine Vertuschungsversuche einen Teil seiner Vorgesetzten verärgert. Der Umgang mit seinem überdies durch mehrere Zeugen verifizierten Kriegsverbrechen erforderte von den Deutschen andere diplomatische Mittel und setzte sie vor allem nach Kriegsende unter Zugzwang. Sich mit ihm, der gegen die Ehrauffassung der Marine gehandelt hatte, gemeinzumachen und ihn für seine „Verdienste" zu

ANREIZ: Ein US-amerikanisches Plakat wirbt für den Kauf von Kriegsanleihen, vermutlich 1917 Foto: Library of Congress, Prints & Photographs Division, Posters: World War I Posters

dekorieren, war nicht ratsam, hätte dies doch zugleich auch ein negatives Licht auf die Marine, die sich immer von den übrigen bewaffneten Kräften des deutschen Reiches unterscheiden wollte, geworfen. Hatte Patzig sein Vorbild Werner noch übertrumpft?

Nichtsdestotrotz konnten sich nach 1919 beide U-Boot-Kommandanten offensichtlich auf recht einflussreiche Netzwerke verlassen, die sie mehr oder weniger öffentlich sichtbar vor Zugriffen schützten: Werner erhielt Unterstützung von oberster Stelle durch die Reichsmarineleitung. Patzig half man im Verborgenen beim Spurenverwischen; maßgeblich daran beteiligt war auch sein Cousin Conrad Patzig, später zeitweise Referent in der Abwehrabteilung des Reichswehrministeriums und Vorgänger in diesem Amt von Admiral Wilhelm Canaris, sodann Kommandant des Panzerschiffes *Admiral Graf Spee* und anschließend Chef des Marinepersonalamtes.

Profiteure ihrer Geschichte

Anders als Werner musste Patzig seine Flucht selber in die Hand nehmen. Auch wenn sich die konkreten Gründe für die Ungleichbehandlung nicht abschließend klären lassen, steht jedenfalls fest: Der Umgang mit Werner und Patzig bestimmte ihre weiteren Lebens- und Karrierewege, auch wenn beide schließlich freigesprochen bzw. amnestiert wurden, ihre Untaten ungesühnt blieben und sie auch im Zweiten Weltkrieg mit einigen inhumanen Handlungen wieder Aufmerksamkeit erregten. ⚓

Literaturtipp

van der Heyden, Ulrich: *Die Affäre Patzig. Ein Kriegsverbrechen für das Kaiserreich*. Solivagus Verlag, Kiel 2021

HERAUSGEFISCHT: Einer der ausgebrachten Anker, die die Strandung nicht verhindern konnten, wurde 1993 von einem Fischer gefunden

Fotos: Detlef Ollesch

STRANDINGSMUSEUM ST. GEORGE

Mehr als nur Reste

Vom Anker bis zum Uniformknopf

Die lang gezogene jütländische Westküste mit ihren tückischen Strömungen und Untiefen bietet den vorbeifahrenden Schiffen fast keine natürlichen Landmarken und weder Inseln noch Buchten, die ihnen Schutz vor den Stürmen der Nordsee bieten könnten. Im Zeitalter der Segelschifffahrt strandeten hier deshalb Tausende von Schiffen, wobei ungezählte Seeleute umkamen.

Das schlimmste derartige Unglück ereignete sich am Weihnachtsabend des Jahres 1811. Es ist die Zeit der Napoleonischen Kriege. Dänemark steht an der Seite Frankreichs, und Schweden hat Großbritannien den Krieg erklärt. Das hindert die Briten jedoch nicht daran, die schwedische Insel Hanö als Flottenbasis zu nutzen. Und von hier aus machen sich am 9. November 1811 die beiden Linienschiffe *HMS St. George*, das mit 98 Kanonen bestückte Flaggschiff von Konteradmiral Robert Carthew Reynolds, und *HMS Defence* auf, einen Konvoi von Kriegs- und Handelsschiffen in Richtung Heimat zu begleiten.

Das Unternehmen steht von Anfang an unter keinem guten Stern. Am 15. November gerät der Geleitzug vor Lolland in einen schweren Sturm, der mehrere Schiffe vernichtet. Die *St. George* verliert dabei sowohl die Masten als auch das Ruder. Mit einer Nottakelage und einem provisorischen Ruder versehen, kann sie dem Konvoi jedoch weiter folgen und am 23. November im Großen Belt einen dänischen Kaper abwehren.

Von der Kattegat-Insel Vinga bis in die Nordsee benötigt sie sieben Tage. Dann gewinnt der Orkan aus Nordwest die Oberhand und lässt die *St. George* sowie die *Defence* nahe Thorsminde an der feindlichen Küste stranden. Von den zusammen knapp 1.400 Mann Besatzung überleben nur 17.

Die unteren Decks der *St. George* befinden sich noch heute ca. 800 Meter vor der Küste in rund zehn Meter Tiefe in erstaunlich gutem Zustand auf dem Meeresgrund. Aus dem Wrack wurden zwischen 1983 und 1998 rund 4.000 Teile – überwiegend Alltagsgegenstände der Besatzung – geborgen, die in dem extra hierfür in Thorsminde gegründeten Museum ausgestellt werden.

Die Palette der Originalteile reicht vom Uniformknopf bis zum Anker und schließt neben Handwaffen und Kanonenrohren, die beim Auffinden noch komplett geladen waren, nautische und chirurgische Instrumente sowie seemännische Gerätschaften ein. Zu den Hinterlassenschaften der Offiziere gehören neben Uniformteilen Gegenstände des gehobenen Bedarfs – vom Weinglas bis zum zinnernen Nachtgeschirr. Das größte Exponat der Sammlung ist das im Jahr 2003 vor Lolland gefundene Ruder der *St. George*. Mit seiner Höhe von 11,35 Metern und seinem Gewicht von rund fünf Tonnen hängt es in einem mehrere Etagen durchbrechenden gläsernen Raum, dessen Klimaanlage seinen langsamen Zerfall verhindern soll.

Neben dem Schwerpunkt *St. George* vermittelt das Museum viele weitere interessante Informationen über Schiffsunglücke an der Westküste Jütlands und deren frühere Bedeutung für ihre Bewohner. ⚓

Detlef Ollesch

GELADEN: Die Kanonen und Karronaden der *St. George* enthielten bei der Bergung teilweise noch die ganze Ladung

VERLOREN: Das Modell zeigt die angeschlagene *St. George* zu Beginn der Strandung

INFO

Strandingsmuseum St. George
Vesterhavsgade 1E, Thorsminde
6990 Ulfborg, Dänemark
Tel. +45 96 115020
https://strandingsmuseet.dk

Öffnungszeiten
10. Februar bis 20. November sowie
27. bis 30. Dezember, täglich 10–17 Uhr

BILDERRÄTSEL

Erkennen Sie das Schiff?

1

2

3

4

LOGIKRÄTSEL

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.

	2	0	2	4	2	2	1	5	1	1
3										
1										
1										
1										
5										
2										
2										
0										
4										
1										

raetselstunde.com

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)

LÖSUNGEN – BILDERRÄTSEL

1 *Deep Quest* (Tiefsee- und Bergungs-U-Boot, USA, Stapellauf 1967)
2 *Stadt Kiel u. Heikendorf* (Passagier- u. Motorschiffe, D., gebaut 1934)
3 *Amerigo Vespucci* (Rahsegel-Dreimaster, Italien, Stapellauf 1931)
4 *SMS Vaterland* (Flusskanonenboot, D., Stapellauf 1903)

Land der Träume

Es ist genau genommen keine See-, sondern eine Landkarte, die John Forster 1677 mit diesem Holzschnitt von New England/USA anfertigte. Aber die auf engem Raum verhältnismäßig zahlreich dargestellten Schiffe geben einen wichtigen Hinweis auf die ab 1629 einsetzende lebhafte Migration Zehntausender Puritaner aus England in die fruchtbaren Küstenregionen, wo sie u. a. die Siedlungen Boston, Salem und Roxbury gründeten. *AK*

Foto: Interfoto/Bildarchiv Hansmann

A MAP OF
NEW·ENGLAND,
Being the first that ever was here cut, and done by the best Pattern, that could be had, which being in some places defective, it made the other less exact: yet doth it sufficiently shew the Scituation of the Country, and conveniently well the distance of Places.
The figures that are joyned with the Names of Places are to distinguish such as have been assaulted by the Indians from others.
A Scale of Forty Miles
Deerfield
Squakeag
Lancaster 21
Groton
Concord
Billerica
Woburn.
Haveril
Bradford
Dover
Piscataqua R.
The White Hills
Pemaquid.

Ab **20.** Juni am Kiosk

HMS Vanguard

DER LETZTE RIESE: Mehrere Besonderheiten zeichnen das britische Schlachtschiff aus, das 1944 vom Stapel lief und 1946 in Dienst gestellt wurde. Die *Vanguard* war genau genommen eine Notlösung, denn die geplanten modernen Schlachtschiffe konnten die Briten wegen des Krieges nicht mehr bauen. So griff man auf veraltete 38,1-cm-Geschütze aus dem Ersten Weltkrieg zurück und setzte sie in einen neuen Schiffskörper ein. *HMS Vanguard* war das letzte gebaute Schlachtschiff der Welt und zugleich das größte und schnellste der Royal Navy.

Jahrtausendschlacht

ALARM IM KANAL: Die Niederlage der spanischen Armada gegen die englische Flotte 1588 begründete die dauerhafte Seeherrschaft der Briten.

Katastrophe der *Niobe*

VOR 90 JAHREN: Das Segelschulschiff *Niobe* sank 1932 in einer plötzlich auftretenden Gewitterbö vor Fehmarn. Was geschah damals genau?

Hilfskreuzer *Atlantis*

ERFOLGREICHE KAPERFAHRTEN: Unter dem Decknamen „Handelsstörkreuzer 2" führte der Hilfskreuzer *Atlantis* Handelskrieg gegen die Alliierten.

AUSSERDEM:

SEGEL Ein Stück Stoff erobert die Welt

JOHANNES KRÜSS Verschollen im Nordatlantik

RAYMOND SPRUANCE Admiral der U.S. Navy

Fotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst (2)/akg-images (2)

Rätselauflösung von Seite 79

2 0 2 4 2 2 1 5 1 1

3 1 1 1 5 2 2 0 4 1

SCHIFF *Classic*

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben

Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805 . 32 16 17*
oder +49 (0) 8105 . 38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805 . 32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 9,50 (D), € 10,50 (A), SFr. 15,20 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (8 Hefte) € 72 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Der aktuelle Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter: www.mykiosk.com

Redaktion
(Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic, Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 56 | 4/2022 | Juni | 10. Jahrgang

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Stefan Krüger

Layout Ralf Puschmann

Herstellung/Produktion Benedikt Bäumler
Head of Production Sandra Kho

Wissenschaftlicher Beirat Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Potsdam), Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn) Rainer Schubert (Journalist, Berlin), Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe), Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Verlag GeraMond Media GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München, www.geramond.de

Geschäftsführung Clemens Schüssler, Oliver Märten, André Weijde

Gesamtanzeigenleitung Media Bernhard Willer (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen) bernhard.willer@verlagshaus.de

Mediaberatung Armin Reindl
armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition Rita Necker
Tel. +49 (0) 89 . 13 06 99-552
Fax +49 (0) 89 . 13 06 99-100
rita.necker@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 32 vom 1.1.2022.

Mediadaten media.verlagshaus.de

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490